



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 78]

नई दिल्ली, सोमवार, फरवरी 26, 2018/फाल्गुन 7, 1939

No. 78]

NEW DELHI, MONDAY, FEBRUARY 26, 2018/PHALGUNA 7, 1939

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 16 फरवरी, 2018

सं. टीएएमपी/19/2017- वीएसपीएल.—महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 (1963 का 38) की धारा 48 के अंतर्गत प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा वाइजेग बंदरगाह प्राइवेट लिमिटेड से प्राप्त, विशाखापट्टनम पोर्ट ट्रस्ट में बर्थ ईक्यू-8 और ईक्यू-9 के संचालन के लिए दरों के सामान्य संशोधन के प्रस्ताव को निम्नलिखित आदेशानुसार निपटाता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

केस सं. टीएएमपी/19/2017-वीएसपीएल

वाइजेग बंदरगाह प्राइवेट लिमिटेड

...

आवेदक

कोरम

- (i) श्री टी.एस. बालासुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- (ii) श्री रजत सच्चर, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

(जनवरी 2018 के 19 वें दिन पारित)

यह मामला वाइजेग बंदरगाह प्राइवेट लिमिटेड (वीएसपीएल) से प्राप्त, विशाखापट्टनम पोर्ट ट्रस्ट (वीपीटी) में बर्थ ईक्यू-8 और ईक्यू-9 के संचालन के लिए दरों के पैमाने (एसओआर) सामान्य संशोधन के प्रस्ताव दिनांक 10 फरवरी 2017, से सम्बंधित है।

2. वीएसपीएल के मौजूदा एसओआर को इस प्राधिकरण द्वारा 15 मई 2015 के आदेश सं. टीएएमपी/18/2014-वीएसपीएल के द्वारा अनुमोदित किया गया था, जो भारत के राजपत्र में 9 जून 2015 को राजपत्र सं 218 के माध्यम से अधिसूचित किया गया था। एसओआर की वैधता 31 मार्च 2017 तक निर्धारित थी।

3. वीएसपीएल ने अपने पत्र दिनांक 10 फरवरी 2017 के माध्यम से, 2017-18 से 2019-20 तक तीन साल के टैरिफ चक्र के लिए टैरिफ के संशोधन के लिए, 2014-15 से 2016-17 (30.09.2016 तक) के वास्तविक के आधार पर अपना प्रस्ताव दायर किया है।

4. वीएसपीएल ने अपने एसओआर के संशोधन के लिए, अपने प्रस्ताव को दाखिल करते हुए, 31 मार्च 2017 से आगे या मौजूदा संशोधित टैरिफ प्रस्ताव के अनुमोदन तक, मौजूदा एसओआर की वैधता का विस्तार करने का अनुरोध किया। वीएसपीएल द्वारा किए गए अनुरोध को ध्यान में रखते हुए, इस प्राधिकरण ने मौजूदा एसओआर को, अपने आदेश सं टीएमपी /18/2014-वीएसपीएल दिनांक 29 मार्च 2017 के द्वारा दिनांक 30 जून 2017 तक की वैधता को स्वीकृत किया है जो शर्त के अधीन है कि 1 अप्रैल 2017 के बाद की अवधि के लिए स्वीकार्य लागत और स्वीकार्य वापसी से अधिक अधिशेष, यदि कोई हो, निर्धारित होने वाले टैरिफ में पूर्ण रूप से समाप्त कर दिया जाएगा।

5. वीएसपीएल ने 24 जुलाई 2015 के पत्र जारी करने के लिए इस प्राधिकरण को शुक्रिया अदा किया है कि शिपिंग मंत्रालय द्वारा जारी किए गए 2005 के टैरिफ दिशानिर्देशों के कुछ प्रावधानों की व्याख्या के बारे में अटॉर्नी जनरल के मत पर संप्रेषण किया गया था।

6.1. वीएसपीएल द्वारा दायर किए गए टैरिफ प्रस्ताव की मुख्य विशेषताएं नीचे दी गई हैं:

(i). 2014-15 और 2015-16 के वर्षों के लिए वीएसपीएल के संचालन और वित्तीय प्रदर्शन गंभीर रूप से प्रभावित हुए हैं क्योंकि वीपीटी द्वारा किए गए पूंजी ड्रेजिंग के कारण चैनलों और इनर हार्बर के बर्थ को -16.10 मीटर तक सीमित करने के लिए बर्थ को बंद करने की आवश्यकता थी। इसके साथ मिलकर, घटाव स्टील बाजारों के कारण इस्पात और सीमेंट कंपनियों द्वारा कार्गो आयात घट रहा था और बुनियादी ढांचा क्षेत्र के पुनरुत्थान के लिए ऐसा किया गया था। कंपनी को 2016-17 के लिए रु. 10.07 करोड़ के नुकसान को पोस्ट करना पड़ा था जिससे खराब नकदी प्रवाह की स्थिति सामने आई थी। हमारे ऋणदाता के भुगतान में हमारे ऋणदाता के लिए नियमित रूप से डिफॉल्ट होने के कारण, किसी भी कैपेक्स या कार्यशील पूंजी के लिए कोई और उधार नहीं उठाया जा सकता इसे देखते हुए, पिछले टैरिफ चक्र के दौरान अतिरिक्त भूमि का अनुमानित कैपिंग नहीं किया जा सकता था। एक्जिम पार्क में अतिरिक्त भूमि केवल जुलाई 2015 में और बुनियादी बुनियादी ढांचे में पंजीकृत थी। कनेक्टिविटी रोड, रेल लाइन लिंक इत्यादि जैसी सुविधाएं अभी तक लाइसेंसधारी द्वारा उपलब्ध कराई जानी हैं। इसके अलावा, अपने टर्मिनल के आसपास के सभी बीओटी ऑपरेटरों को अतिरिक्त जमीन का आवंटन भी वीपीटी के विचाराधीन है। इन अनिश्चितताओं के कारण, एक्जिम पार्क में अतिरिक्त भूमि के विकास पर प्रस्तावित कैपेक्स को कुछ समय के लिए स्थगित किया जाना चाहिए।

(ii). 2014-15 से 2016-17 तक वास्तविक मात्रा के साथ 2017-18 से 2019-20 के अनुमानित मात्रा निम्नानुसार हैं:

वर्ष	2014-15	2015-16	2016-17 (6 महीने)	2017-18	2018-19	2019-20
कार्गो बॉल्यूम मिलियन मीट्रिक टन	5.18	4.52	2.93	6.00	6.12	6.24

वीपीटी की नई परियोजनाओं के विकास के हमारे कार्गो बॉल्यूम पोस्ट के विकास पर गंगावराम, पारादीप और धामरा बंदरगाहों से बढ़ती प्रतिस्पर्धा को देखते हुए इसके ऊपर मात्रा का अनुमान लगाया गया था:

(अ). बीओटी के तहत मल्टी कार्गो बर्थ का विकास ईक्यू-2 से ईक्यू -5।

(आ). डब्ल्यूक्यू -7 और डब्ल्यूक्यू -8 में मल्टी कार्गो बर्थ का विकास।

(iii). वीएसपीएल ने 2017-18 से 2019-20 के वर्षों के लिए आय और व्यय के अनुमान के लिए नोट्स दिए हैं जो नीचे दिए गए संक्षेप हैं:

(अ). 2017-18 से 2019-20 के वर्षों के लिए किए गए यातायात अनुमानों के आधार पर आय अनुमानों का निर्माण किया गया था। 2014-15 से 2016-17 तक कार्गो के साथ आवागमन का अनुमान लगाया गया था अन्य बीओटी बर्थ, गंगावराम बंदरगाह और पड़ोसी बंदरगाहों से प्रतियोगिता के प्रभाव को ध्यान में रखते हुए, 2017-18 से 2019-20 के लिए कार्गो अनुमानों का अनुमान वर्तमान स्तर के प्रबंधन के आधार पर किया गया है।

- (आ). मैसर्स स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड के साथ कार्गो के संचालन के लिए अल्पावधि समझौते के अनुसार, बीएसपीएल ने रु.178/पीएमटी की औसत दर के लिए एकीकृत टर्मिनल सेवाएं प्रदान करने पर सहमति जताई थी, जो कि 28/टन टीएएमपी से कम है 2014 से 2016 के बीच (सितंबर 2016 तक) अनुमोदित एसओआर खंड 2.16.1 और 2.16.2 के अनुसार छूट / छूट की पेशकश नीचे दी गई है:

इस अवधि से	तक	मात्रा हंडलड	दर एकत्रित	टीएएमपी दर	डिस्काउंट	डिस्काउंट राशि
1 अप्रैल 2014	20 सितंबर 2014	4,27,001	166.50	206.70	40.20	1,71,65,440
21 सितंबर 2014	31 मार्च 2015	10,85,208	189.90	206.70	16.80	1,82,31,494
1 अप्रैल 2015	31 मार्च 2016	14,05,183	189.90	206.70	16.80	2,36,07,074
1 अप्रैल 2016	30 सितंबर 2016	8,49,752	167.50	206.70	39.20	3,33,10,291
		37,67,144	178.45	206.70	28.25	9,23,14,300

- (इ). वर्ष 2017-20 की अवधि के लिए उच्च छूटों और उच्च छूट और छूट की अनुमति के अनुसार कम दर के कारण राजस्व पर प्रभाव का विवरण नीचे दिया गया है:

अवधि से	तक	मात्रा प्रोजेक्टेड	दर जो एकत्रित करनी है	टीएएमपी दर	डिस्काउंट	राशि
1 अप्रैल 2017	31 मार्च 2018	20,00,000	189.90	211.00	21.10	4,22,00,000
1 अप्रैल 2018	31 मार्च 2019	20,00,000	189.90	211.00	21.10	4,22,00,000
1 अप्रैल 2019	31 मार्च 2020	20,00,000	189.90	211.00	21.10	4,22,00,000
		60,00,000	189.90	211.00	21.10	12,66,00,000

जैसा कि, अनुमानों में अनुमानित आय का अनुमान रु.12.66 करोड़ की राशि से ऊपर लगाया गया है। चूंकि हमारे पास मैसर्स स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड के साथ रु.167.5/- पीएमटी (सभी समावेशी) के लिए एक समझौता है और हम अपने अगले समझौते में रु.189.90 पीएमटी पर हमारी सेवाएं देने का इरादा रखते हैं, यह अनुरोध किया जाता है कि उपरोक्त काल्पनिक आय टैरिफ संशोधन में नहीं माना मानी जाये।

- (ई). विभिन्न प्रकार के आपरेशनों द्वारा नियंत्रित मात्रा के लिए आय और व्यय का अनुमान है। एचएमसी तैनाती के बारे में 91% है और पोत गियर 9% है आईटीएससी (सामग्री हैंडलिंग सिस्टम) के अलावा, उपयोगकर्ताओं द्वारा प्राप्त सेवाओं में स्टीवेडोरिंग सेवाएं 100%, 88% के लिए क्रेन की तैनाती और 60% के लिए तट संचालन की सेवाएं। तदनुसार, व्यय का भी अनुमान है।
- (उ). तट संचालन के लिए अनुमानित मात्रा के लिए प्लॉट किराया का अनुमान है, अर्थात्, बीएचएमएस कार्गो के अलावा अन्य 60% ट्रैफिक का अनुमान है। बीएचएमएस के माध्यम से कार्गो को संभालने के लिए 100% राजस्व का अनुमान है। विशेष कार्गो के संबंध में 15 दिनों (पखवाड़े) और 30 दिन (दो पखवाड़े) के अनुमानित समय पर प्लॉट किराया अनुमान लगाया गया है। अतिरिक्त प्लॉट किराया, कार्गो के 20% के लिए 2 पखवाड़े से अधिक के लिए है।
- (ऊ). अनुमानित कार्गो के 50% के लिए वजन का अनुमान लगाया गया है।
- (ए). बर्थ किराया प्रभार का अनुमान, प्राप्त औसत मुक्ति दर, जहाजों की औसत जीआरटी और रु.पया विनिमय दर रु. 68 के आधार पर किया गया है।

- (ऐ). तारापोलिन कवरेज प्रभार का अनुमान है कि पूरे बीएमएचएस मात्रा के लिए रु. 5 पीएमटी और मात्रा का 60% (बीएमएचएस मात्रा को छोड़कर), जहां ग्राहकों द्वारा किनारे से निपटने वाली सेवाओं का लाभ उठाया जाएगा।
- (ओ). वर्ष 2016-17 के लिए टीएमपी आदेश के मुताबिक 2.46% वृद्धि होने का अनुमान है।
- (औ). ऑन-बोर्ड और तट के संचालन के लिए प्रत्यक्ष श्रम के कारण व्यय का अनुमान, ट्रैफिक के संबंध में अनुमानित लागत ठेकेदारों को वृद्धि के साथ, वास्तविक भुगतान के आधार है।
- (क). रखरखाव श्रम के कारण व्यय का अनुमान वर्तमान वर्ष के खर्च पर अनुमान लगाया गया है ताकि अतिरिक्त श्रम को तिरपाल कवरेज के लिए शामिल किया जा सके। कंपनी ने दैनिक आधार पर श्रम की आपूर्ति के लिए एकमुश्त अनुबंध दिया है और अतिरिक्त श्रमिकों के लिए बाजार से मजदूरों को तिरपाल कवरेज के लिए जब आवश्यक कभी हो, संशोधित कार्य क्रम के अनुसार 2.46% की वृद्धि दर के साथ बीएमएचएस का संचालन और रखरखाव अनुमानित है।
- (ख). विद्युत लागत का खर्च, 2.46% की वृद्धि के साथ थोक सामग्री प्रबंधन के लिए प्रोजेक्ट ड यातायात के लिए अनुमानित है।
- (ग). बंदरगाह मोबाइल क्रेन द्वारा और बल्क सामग्री हैंडलिंग सिस्टम के माध्यम से नियंत्रित करने के लिए 2.46% की वृद्धि के साथ वर्तमान टैरिफ चक्र के दौरान किए गए वास्तविक अनुमानों पर ईंधन का अनुमान है।
- (घ). मरम्मत और रखरखाव पिछले 2.5 वर्षों के लिए किए गए वास्तविक के औसत आधार पर, 2.46% की वृद्धि के साथ, एएमसी को छोड़कर, आधारित है। चालू वर्ष के दौरान लिभरर ईएम ने क्रेन की उम्र के कारण एएमसी को जारी रखने के लिए बहुत अधिक दर का हवाला दिया है और एएमसी की आपूर्ति से महत्वपूर्ण भागों को भी शामिल नहीं किया है। महत्वपूर्ण पुर्जों के बहिष्कार को ध्यान में रखते हुए, कंपनी ने एएमसी के लिए नहीं जाने और इन क्रेनों को विभागीय रूप से बनाए रखने का निर्णय लिया है। उतने व्यय का अनुमान है, जिस एएमसी पर लिभरर को अगले 3 वर्षों में 2.46% की वृद्धि के साथ भुगतान किया गया था। कंपनी का मानना है कि हार्वर मोबाइल क्रेन की मरम्मत और रखरखाव को पूरा करने के लिए अनुमानित राशि पर्याप्त होगी।
- (च). पिछले 2 वर्षों के दौरान वीपीटी द्वारा किए गए कार्यों को मजबूत बनाने के कारण, वीएसपीएल ने रखरखाव ड्रेजिंग के कारण किसी भी व्यय का भुगतान नहीं किया है। अब वांछित मसौदा हासिल कर लिया गया है और नियमित रूप से रखरखाव की जरूरत है। वीएसपीएल ने एक शिफ्ट प्रति बर्थ प्रति माह प्रत्येक समय में रखरखाव के निचलन का अनुमान लगाया है। हम अपने बर्थ के सामने रखरखाव के ड्रेजिंग के लिए पोर्ट ड्रेजर लगवा रहे हैं। वीपीटी, अपने क्राफ्ट की तैनाती के लिए हमसे, टन भार के बजाए शिफ्ट के आधार पर दरों को चार्ज कर रहा है। इसलिए, हमने ड्रेजिंग के उद्देश्य के लिए वर्ष में 24 शिफ्टों का अनुमान लगाया है जो रु.425,602 प्रति शिफ्ट की दर से वृद्धि के साथ है।
- (छ). टैरिफ दिशानिर्देशों के अनुसार पोर्ट के लिए रॉयल्टी 12.811% की दर से अनुमान लगाई गई है।
- (ज). एचएमसी के किराए का किराया एचएमसी की कुल तैनाती के 55% का अनुमान है। अगले 3 वर्षों के लिए अनुमानित क्रेन की तैनाती 91% है, जिसमें से 55% का अनुमान किराए की क्रेन के लिए, वर्तमान दर पर 2.46% वृद्धि के साथ अनुमान लगाया गया है।
- (झ). हैंडलिंग उपकरण शुल्क तट संचालन के लिए अनुमानित मात्रा के अनुसार अनुमानित है, अर्थात 60% उपकरण ऑनबोर्ड परिचालन के लिए 100% मात्रा के लिए अनुमानित है आंतरिक स्थानांतरण, स्थान व्यवस्था के उद्देश्य के लिए कुल कार्गो के 20% का अनुमान है।
- (ट). लीज़ किराए का अनुमान, वीपीटी को दिए जाने वाले वास्तविक लीज़ किराए, वीपीटी को दिए जाने वाली दरों पर लगाया गया है। टीएमपी द्वारा अधिसूचित लीज़ किराये की संशोधित टैरिफ को वहाँ माना नहीं गया है, जैसा कि केवल 11 महीने के लीज़ प्लॉट्स के लिए ही लागू होता है। हमारी हमारा तर्क है कि

अलग-अलग टैरिफ, बीओटी ऑपरेटरों के लिए निर्धारित किया जाए, जो दीर्घकालिक लाइसेंस आधार पर भूमि आवंटित किए गए हैं।

- (ठ). टर्मिनल के लिए बीमा अनुमानित लागत के बजाय प्रतिस्थापन लागत के लिए अनुमान लगाया गया है। वर्ष 2016-17 के लिए भुगतान किया गया वास्तविक बीमा प्रीमियम व्यय में लिया जाता है।
 - (ड). अन्य खर्चों का अनुमान संबंधित अधिकारियों और विक्रेताओं को दिया जाने वाला वास्तविक अनुमान है।
 - (ढ). प्रबंधन और प्रशासनिक ओवरहेड्स का अनुमान, 2.46% की वृद्धि के साथ प्रथम छमाही के लिए भुगतान किए गए वास्तविकों के आधार पर है।
 - (ण). टैरिफ दिशानिर्देशों के मुताबिक प्रारंभिक खर्च रखा गया है, दिशानिर्देशों के अनुसार पोत संबंधित गतिविधि के सकल ब्लॉक से अग्रिम शुल्क को बाहर रखा गया है, और प्रारंभिक खर्च पोत संबंधित गतिविधि के लिए आवंटित किये गए हैं।
 - (त). टैरिफ दिशानिर्देशों के मुताबिक कार्यशील पूंजी का अनुमान माना गया है।
 - (थ). फॉर्म 4ए रु.4.984 करोड़ के सकल ब्लॉक के अलावा दिखाता है। वीएसपीएल ने कहा है कि संतुलन बर्थ मजबूत बनाने के काम 2017-18 में किए गए हैं।
- (iv). उपरोक्त के अलावा, वीएसपीएल ने वीपीटी को सिर पट्टा किराया के तहत व्यय के अनुमान के संबंध में प्रस्तुत किया है कि, वे वीपीटी से पहले विरोध कर रहे हैं कि 15 जनवरी 2016 के अपने आदेश के अनुसार खुले इलाके में कार्गो स्टॉकिंग के लिए टीएएमपी द्वारा निर्धारित लाइसेंस शुल्क दर निम्नलिखित तथ्यों और औचित्य को ध्यान में रखते हुए वीएसपीएल (बीओटी टर्मिनल) पर लागू नहीं किया जाए:
- (अ). वीपीटी के साथ वीएसपीएल का लाइसेंस अनुबंध वीपीटी के एसओआर के अनुसार समय-समय पर प्रचलित भूमि पट्टा किराया के भुगतान के लिए प्रदान करता है। एसओआर को भी परिभाषित किया गया है, "एसओआर, एमपीटी अधिनियम के प्रावधानों के तहत टीएएमपी द्वारा समय-समय पर अनुमोदित किया गया है।"
 - (आ). वीपीटी के एसओआर को सामान और जहाजों के संबंध में किए गए विभिन्न सेवाओं के लिए धारा 48 के तहत टीएएमपी द्वारा तय किया गया है जिसमें माल संग्रहण [धारा 48 (डी)] शामिल है। टीएएमपी, धारा 49 के तहत वीपीटी की प्रॉपर्टी के उपयोग के लिए दरें निर्धारित करता है, जिसमें आयात की गई वस्तुओं के मालिकों द्वारा या निर्यात के लिए या स्टीमर एजेंटों द्वारा भूमि के लीजिंग भी शामिल है। वीएसपीएल को वीपीटी ने अंडर सेक्शन 42(3A) के द्वारा वीपीटी के कार्य निष्पादित करने के लिए एम पी टी एकट सेक्शन 48 के उल्लेख के अनुसार प्राधिकृत किया है, जैसा कि वह इसका मेजर पोर्ट्स बीओटी योजना के लाइसेंसधारी है, वीपीटी द्वारा 28 नवंबर 2001 को लाइसेंस समझौते के अनुसरण में वीएसपीएल के लिए आवंटित भूमि को "लाइसेंसर एसेट" कहा जाता है और वे संपत्ति पट्टे पर नहीं।
 - (इ). टैरिफ दिशानिर्देश, 2005 के तहत सिद्धांतों के अनुसरण में वीएसपीएल के भूमि घटक के लिए किराया, जो अब वीपीटी के एसओआर के अनुसार एमपीटी अधिनियम की धारा 48 के तहत निर्धारित किया गया है, लागत के आधार पर वीएसपीएल के लाइसेंस समझौते के अनुसार, अर्थात् ओपन में कार्गो स्टॉकिंग धारा 48 (डी) के तहत माल के भंडारण क्षेत्र के लिए, इस प्रकार, वीपीटी के एसओआर की धारा 6 में टीएएमपी द्वारा निर्धारित ओपन कार्गो स्टोरेज के लिए लाइसेंस शुल्क तय किया गया था, जो वीएसपीएल से मिला था। यह हमारी बोली प्रस्तुत करने के समय के बाद से स्थिति है, हमारे व्यापार मॉडल को बोली दस्तावेजों में निर्दिष्ट शर्तों के आधार पर बनाया गया था। शिपिंग मंत्रालय द्वारा अनुमोदित लाइसेंस अनुबंध, भी दर्ज किया गया था।
 - (ई). भूमि की बाजार मूल्य के आधार पर भूमि नीति 2014 के दिशानिर्देशों के अनुसार पहली बार एमटीपी अधिनियम की धारा 49 के तहत वीपीटी के ओपन कार्गो स्टॉकआईड के लिए कार्गो स्टोरेज के लिए लाइसेंस शुल्क का टीएएमपी द्वारा तय किया गया है। इस प्रकार, यह टैरिफ, टैरिफ दिशानिर्देश, 2005 के तहत या

प्रमुख बंदरगाहों के लिए, नवीनतम टैरिफ दिशानिर्देश, 2015 के तहत तय नहीं किया गया था। दूसरे शब्दों में, वीपीटी ने, अपने एसओआर के पैरा धारा 6 के तहत, उसी के विवरण के लिए कथित लाइसेंस शुल्क को अलग कर कर दिया है, जैसा कि मैं ओपन कार्गो स्टोरेज के लिए दर तय करने के लिए, भूमि नीति, 2014 के अनुसार भूमि के बाजार मूल्य के आधार पर किराए की अनुसूची के रूप में उसी के लिए लाइसेंस शुल्क कहा है। तदनुसार, टीएएमपी ने अपने आदेश सं टीएएमपी/48/2014-वीपीटी 15 जनवरी 2016 में 11 महीनों की अवधि तक कार्गो भंडारण के लिए लाइसेंस शुल्क का टैरिफ तय किया है और इसके टैरिफ ऑर्डर के पैरा 18 (xii) (सी) के तहत भी निर्धारित किया गया है। वीपीटी के जनरल एसओआर के संशोधन के लिए 22 जुलाई 2016 को एसओआर की धारा 6 के तहत 11 महीने तक कार्गो भंडारण के लिए लाइसेंस शुल्क के संबंध में टैरिफ का संग्रह करने के लिए निम्नलिखित खंड डाला जाएगा:

"खुले स्थान के लिए लाइसेंस, प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किराए की अनुसूची के आदेश संख्या टीएएमपी/48/2014-वीपीटी 15 जनवरी 2016 में के अनुसार किया जाएगा।"

(उ). टैरिफ निर्धारण में नीति में ऐसा परिवर्तन हमारे लाइसेंस समझौते के प्रावधानों के साथ असंगत है और इसके परिणामस्वरूप 590% तक वीएसपीएल द्वारा भूमि रेंटल के भुगतान में अत्यधिक वृद्धि हुई है। हालांकि, वीपीटी ने 1 जुलाई 2016 के अपने परिपत्र के अनुसार इस दर को रु.6.21 प्रति वर्ग मीटर प्रति सप्ताह से घटा कर रु.3.11 प्रति वर्ग मीटर प्रति प्रति सप्ताह दिनांक 6 मई 2016 के प्रभाव से कर दिया है। निम्नलिखित तथ्यों और कारणों के मद्देनजर वीओटी भूमि पर 11 माह तक अस्थायी लाइसेंस अवधि के लिए किराया की अनुसूची के रूप में निर्धारित शुल्क लागू नहीं है:

(i). वीओटी योजना के अंतर्गत आवंटित भूमि दीर्घावधि के लाइसेंस हैं और लंबी अवधि के पट्टों नहीं, यदि लीज एग्रीमेंट को आवधिक किराया भुगतान निर्दिष्ट करने के उद्देश्य के लिए परियोजना के भूमि घटक के लाइसेंस अनुबंध के पूरक हिस्से के रूप में प्रवेश किया जाता है। जबकि लीज डीड पट्टे की अवधि के दौरान पट्टेदार के पक्ष में संपत्ति में ब्याज या हित हस्तांतरित करते हैं, लाइसेंस केवल परिसर में उपयोग या कब्जा करने की अनुमति है और कुछ चीजें या कार्य करने के लिए अनुमति है जो अन्यथा अनुमति नहीं होगी। वीओटी ऑपरेटर को आवंटित भूमि वीपीटी के नियंत्रण में परियोजना सुविधाओं और सेवाओं के विकास और संचालन के लिए इस्तेमाल की जा सकती है और इसलिए वीएसपीएल परियोजना के लिए आवंटित भूमि के संबंध में लाइसेंसधारक के पक्ष में किसी भी सरोकार या स्थानांतरण नहीं है। इस प्रकार, समझौते की समझौते की स्थिर भावना भावना और पक्षों (वीएसपीएल और वीपीटी) के इरादों को जानने के बाद, वीएसपीएल को आवंटित भूमि दीर्घकालिक लाइसेंस ही है ये व्याख्याएं भू-नीति 2014 के पैरा 14 के तहत निर्दिष्ट पट्टे और लाइसेंस की परिभाषा के अनुरूप भी हैं। अब 15 जनवरी 2016 के टैरिफ आदेश के अनुसार भूमि के आवंटन के लिए निर्धारित शुल्क अब 11 महीनों तक की अवधि के लिए लाइसेंस शुल्क लाता है। और 27 दिसंबर 2016 का टैरिफ ऑर्डर जो कि वीपीटी की भूमि के पट्टे के किराये के निर्धारण, क्रिकेनियम अवधि 2013-18 के लिए है, में केवल दीर्घकालिक पट्टा भूमि शामिल है और लंबी अवधि के लाइसेंस आधार पर भूमि आवंटन के लिए नहीं। वीपीटी ने अपने प्रस्ताव में जो टीएएमपी को आईएएनजी / एस्टेट / एसओआर / टीएएमपी / 967 दिनांक 18 जुलाई 2016 को भेजा गया है, में स्पष्ट किया है कि 02 मार्च 2016 के अपने आदेश में टीएएमपी द्वारा अनुमोदित लाइसेंसधारी शुल्क 11 माह से अधिक नहीं के लिए कार्गो स्टॉकिंग के लिए है और वर्तमान प्रस्ताव दीर्घकालिक पट्टे पर भूमि आवंटन के लिए है। (दीर्घकालिक लाइसेंस के तहत भूमि के बारे में कोई जिक्र नहीं।)

(ii). वीएसपीएल के लिए भूमि आवंटन के समय, भूमि नीति, 2004 प्रचलित थी। इस भूमि नीति 2004 के पैरा 4 में स्पष्ट रूप से बताया गया है, "भूमि आवंटन के लिए यह नीति वीओटी परियोजनाओं पर लागू नहीं होगी, जिसके लिए अलग-अलग दिशानिर्देश मौजूद हैं।" वर्तमान भूमि नीति, 2014 जिस पर ओपन कार्गो भंडारण के लिए बढ़ाया लाइसेंस शुल्क अब तय हो गया है स्पष्ट करता कि पैरा 12 के अनुसार, भूमि आवंटन के लिए ये नीति दिशानिर्देश सभी नए वीपीटी परियोजनाओं के लिए भी लागू होंगे। ऐसी परियोजनाओं के लिए सक्षम प्राधिकारी द्वारा

परियोजना के अनुमोदन के लिए परियोजना के भूमि घटक के लाइसेंस के लिए अनुमोदन के रूप में लिया जाएगा। इसके अतिरिक्त, भूमि नीति 2014 के पैरा 16.2 (एफ) में, पीपीपी परियोजनाओं के संबंध में, वार्षिक उन्नयन की स्वीकृत दर के साथ अद्यतित / नवीनतम बाजार मूल्य के आधार पर वार्षिक पट्टे पर किराया बोलीदाताओं को बोली-प्रक्रिया चरण में ही सूचित किया जाएगा इस प्रकार यह स्पष्ट है कि भूमि नीति दिशानिर्देश, 2014, नई बीओटी परियोजनाओं के लिए लागू है, जो इस नीति के बाद शुरू हुए हैं तथा मौजूदा बीओटी परियोजनाओं के लिए लागू नहीं है। इसलिए, दिशानिर्देशों के आधार पर तय किए गए टैरिफ, वीएसपीएल के मौजूदा बीओटी परियोजना होने के कारण से लागू नहीं है, जिसके लिए भूमि लाइसेंस के संशोधन की पद्धति पहले ही अपने लाइसेंस समझौते में निर्धारित की गई है। यह ध्यान देने योग्य है कि बीपीटी के टैरिफ को ओपन कार्गो भंडारण के लिए लाइसेंसधारी शुल्क के संग्रह के लिए अनुमोदन करते समय, टीएएमपी ने इस बात के रूप में निर्दिष्ट स्पष्ट किया है, "प्रचुर सावधानी से, यह प्राधिकरण यह कहना चाहेंगे कि खुले स्थान के लाइसेंस शुल्क को नहीं रखना, व्यक्तिगत पट्टा समझौते से बहने वाले किसी भी मामले को स्वीकृत के अनुसार नहीं माना जाना चाहिए क्योंकि यह प्राधिकरण अलग-अलग पट्टेदारों के साथ मेजर पोर्ट द्वारा दर्ज व्यक्तिगत पट्टा समझौतों में हस्तक्षेप नहीं करता है।" दूसरे शब्दों में, टीएएमपी ने स्पष्ट नहीं किया है कि स्वीकृत टैरिफ बीओटी ऑपरेटरों के लिए लाइसेंस प्राप्त भूमि के लिए लागू है।

- (iii). 27 दिसंबर 2016 के टीएएमपी के टैरिफ ऑर्डर के पैरा 17 (xvi), भूमि के चौदह वर्षीय पट्टा किराया तय करने के लिए, के अनुसार, दोनों बीपीटी और टीएएमपी ने सहमति व्यक्त की है कि बीओटी ऑपरेटरों के लिए भूमि पट्टे के किराये पर आने के लिए भूमि नीति के दिशा-निर्देशों में कोई अलग पद्धति निर्धारित नहीं है, इसलिए बीपीटी भूमि नीति के दिशानिर्देश, 2014 में निर्धारित के अलावा किसी अलग पद्धति / फार्मूला को लागू नहीं कर सकते। यह भी ध्यान देने योग्य है कि इसके प्रस्ताव के पैरा 3 (v) (x) (बी) के तहत, बीपीटी ने अन्य बातों के साथ में कहा कि बीओटी / पीपीपी ऑपरेटरों को अतिरिक्त भूमि के आवंटन के लिए एक अलग नीति पर विचार किया जाना चाहिए, जिसके लिए भूमि नामांकन आधार पर हो। बीओटी ऑपरेटरों को मूल आवंटन के लिए समान तर्क लागू होता है। दूसरे शब्दों में, भूमि नीति, 2014 के विशिष्ट दिशानिर्देशों की अनुपस्थिति में, बीओटी की लैंड रेंटल फिक्स करने के लिए कोई भी पद्धति / फार्मूला अपनाने को, लाइसेंस समझौते के लिए प्रावधानों के निर्धारण अप्रभावी है और इसका कारण दरअसल टीएएमपी द्वारा निर्धारित समय सीमा अनुसूची के अनुसार लाइसेंस समझौते पर विचार की गई टैरिफ दिशानिर्देशों की एसओआर की बजाय, कॉस्ट प्लस पद्धति के तहत भूमि नीति, 2014 को लाइसेंस समझौते में रखना है। सही रास्ता यह होगा कि पैरा 20 (vii), भूमि नीति दिशानिर्देशों, 2014, बीओटी ऑपरेटरों की भूमि रेंटल्स का संशोधन करने के लिए अपनाए जाने वाले कार्यप्रणाली/फार्मूले के बारे में सरकार से स्पष्टीकरण ले लिया जाये।

- (iv). इसलिए, बीओटी ऑपरेटरों की जमीन के किराये को संशोधित करने की पद्धति पर सरकार द्वारा स्पष्टीकरण प्राप्त होने तक, 15 जनवरी 2016 के टैरिफ आदेश के तहत तय टैरिफ को वीएसपीएल के लिए लागू नहीं किया जाएगा। इस संबंध में, यह भी ध्यान दिया जा सकता है कि दिशानिर्देशों में परिवर्तन के आधार पर लाइसेंस की अवधि के एक अलग पद्धति पर हस्ताक्षर करने और ऑपरेशन चरण को अपना लेने, सरकार की नीतियों में बदलने को, "कानून में परिवर्तन" माना जाएगा, वीएसपीएल के लाइसेंस अनुबंध के अनुच्छेद 8.1 के अनुसार और कानून में इस तरह के बदलाव का प्रतिकूल असर लाइसेंसधारक द्वारा प्रस्तावित संशोधनों के आधार पर लाइसेंसधारी पर होगा।

हमारे उपर्युक्त तर्क और औचित्य को देखते हुए, वीएसपीएल ने 2017-18 से 2019-20 की अवधि के लिए व्यय अनुमान में रु. 0.90 / वर्ग मीटर / सप्ताह की वर्तमान दर पर भूमि किराया प्रदान किया है। पोर्ट एंड सरकारी प्राधिकारियों के फैसले के आधार पर हमारे विवाद के भविष्य के परिणामों के आधार पर वीएसपीएल को इस व्यय को वास्तविक आधार पर उचित समय पर दावा करने की अनुमति दे दी जाये।

- (v). 2009-10 में प्रवेश द्वार और आंतरिक बंदरगाह चैनल को चौड़ा करने के लिए राजधानी ड्रेजिंग के लिए रु. 16.08 करोड़ का पूंजीगत व्यय प्राधिकरण द्वारा इस आधार पर अनुमति नहीं था कि यह लाइसेंस लाइसेंस समझौते के प्रावधानों के अनुरूप नहीं है। इसके बाद, वीपीटी ने अपने सभी चैनलों का तलमार्जन करना शुरू किया - 16.10 मीटर से जहाजों के बर्थिंग को सक्षम करने के लिए, आगमन ड्राफ्ट -14.5 मीटर तक। यह जून 2013 में शुरू हुआ और मार्च 2016 में पूरा हुआ।

मुख्य लाइसेंस समझौते के हिस्से के रूप में वीपीटी ने वीएसपीएल के साथ 20 अप्रैल 2015 को एक पूरक लाइसेंस समझौते किया जिसमें वीएसपीएल को अपने बर्थ ईक्यू -8 और ईक्यू-9 को -16.10 मीटर तक अपनी कीमत पर तक ढंके जाने की अनुमति दी गई। तदनुसार, वीएसपीएल ने अपने बर्थ फ्रंट ड्रेजिंग को - 16.10 मीटर तक पूरा किया।

वीएसपीएल ने प्रस्तुत किया है कि इसके प्रारंभिक पूंजीगत व्यय रु. 16.08 करोड़ ने योगदान दिया है और वीपीटी को, - 16.10 मीटर के इसके तलमार्जन पूंजी में कमी करने के लिए सक्षम किया है। इसके अतिरिक्त, वीपीटी के साथ वीएसपीएल द्वारा प्रवेशित पूरक लाइसेंस समझौते में प्रवेश करने के संबंध में, लाइसेंस समझौते के प्रावधानों के अयोग्य होने के कारण, अधिकारियों द्वारा पहले रद्द किए गए पूंजीगत को फिर से विचार किया जा सकता है और वही अधिकारियों द्वारा अब अनुमति दी जाननी चाहिए।

6.2. वीएसपीएल द्वारा इसके प्रस्ताव में दी गई अन्य प्रस्तुतियां निम्नानुसार हैं:

- (i). वीएसपीएल विशाखापट्टनम पोर्ट में पहला मल्टीकार्गो टर्मिनल के रूप में अब तक अनुमत 16% आरओसीई प्राप्त नहीं कर सका है। 2015-16 तक की हमारी रिटर्न में कमी रु. 182.01 करोड़ है। इसका मुख्य कारण निम्न है:
- (अ). टैरिफ दिशानिर्देशों 2005 के तहत वीपीटी के पड़ोसी बर्थ के लिए निचले टैरिफ के निर्धारण के कारण लेवल प्लेइंग फील्ड की अनुपस्थिति, और प्रतिस्पर्धा में रहने के लिए ग्राहकों को दी जाने वाली छूट का आकलन राष्ट्रीय आय के रूप में होना।
- (आ). यहां तक कि एक पूरी तरह से लादेन हेनिमेक्स पोत को संभालने के लिए अपर्याप्त ड्राफ्ट।
- (इ). लाइसेंसधारक द्वारा ड्रेजिंग को -14.5 मीटर पूरा करने में 7 वर्ष से अधिक तक की असामान्य देरी।
- (ई). लाइसेंसर द्वारा अतिरिक्त भूमि के आवंटन में 8 वर्ष से अधिक के लिए असामान्य विलंब।
- (ii). वीएसपीएल ने यह भी बताया है कि ग्राहकों को पहले टैरिफ चक्र में डिस्काउंट की अस्वीकृति के कारण, टैरिफ में पर्याप्त कमी की गई थी और 31 मार्च 2014 तक टैरिफ साइकिल में बर्थ किराया बढ़ाने का अनुरोध स्वीकृत नहीं किया गया था।

6.3. वीएसपीएल द्वारा प्रस्तुत लागत वक्तव्य के अनुसार, वर्ष 2014-15 से 2016-17 (6 महीने) तक वास्तविक और वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए मौजूदा टैरिफ पर अनुमानों के आधार पर, की स्थिति नीचे दी गई है:

(रु. लाख में)

क्रम सं.	विवरण	वास्तविक			अनुमान		
		2014-15	2015-16	2016-17 (6 महीने)	2017-18	2018-19	2019-20
(i).	यातायात (एमएमटी में)	5.18	4.52	2.93	6.00	6.12	6.24
(ii).	कुल परिचालन आय	11431.96	10563.77	6285.82	12105.55	12347.66	12592.04
(iii).	कुल संचालन लागत (सहित मूल्यहास, प्रबंधन ओवरहेड्स और एफएमआई-एफएमई)	9036.33	9385.88	4915.79	10195.92	10499.06	10819.32

क्रम सं.	विवरण	वास्तविक			अनुमान		
		2014-15	2015-16	2016-17 (6 महीने)	2017-18	2018-19	2019-20
(iv).	नियोजित पूंजी	20976.99	20859.25	19643.49	19375.38	17830.95	16295.65
(v).	आरओसीई	3356.31	3337.48	1571.47	3100.06	2852.95	2607.30
(vi).	शुद्ध अधिशेष / (घाटे)	(960.68)	(2159.59)	(201.44)	(1190.43)	(1004.35)	(834.57)
(vii).	परिचालन आय के % के रूप में शुद्ध अधिशेष / (घाटे)	(-)8.40%	(-)20.44%	(-)3.20%	(-)14%	(-)13%	(-)11%
(viii).	औसत शुद्ध अधिशेष / तीन वर्षों के लिए % में कमी	(-)10.68%			(-)12.68%		

6.4. संक्षेप में, वीएसपीएल का टैरिफ प्रस्ताव निम्नानुसार है:

- (i). बर्थ किराया दर में प्रस्तावित कोई भी बदलाव नहीं।
- (ii). निम्नलिखित वस्तुओं के संबंध में घाट-भाड़ा दर में प्रस्तावित वृद्धि:

कार्गो का नाम	वर्तमान दर (रु. प्रति टन)	प्रस्तावित दर (रु. प्रति टन)	टिप्पणियाँ
कोयला	37.00	39.00	वीपीटी दर के बराबर
उर्वरक	32.50	41.25	वीपीटी दर के बराबर
चूना पत्थर	33.65	36.00	वीपीटी दर के बराबर

- (iii). मौजूदा रु.45 /टन से रु.65 /टन तक तट संचालन के शुल्क में प्रस्तावित वृद्धि।
- (iv). क्रेन किराया शुल्क में कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं है।
- (v). रु.1.50 /टन से रु.2 /टन तक धूल दमन प्रभार में प्रस्तावित वृद्धि।
- (vi). रु.5 / टन पर तिरपाल प्रभार का परिचय।
- (vii). मौजूदा टैरिफ अर्थात् रु.3.20 /टन का साइडिंग और रखरखाव शुल्क वापस लेने का प्रस्ताव है।

6.5. वीएसपीएल ने अपने प्रस्ताव को निर्धारित प्रारूप में दायर किया है जो वर्ष 2014-15 से 2019-20 के वास्तविक/अनुमानों को दर्शाता है और जो, वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए लेखापरीक्षित बैलेंस शीट और प्रस्तावित एसओआर के साथ है। वीएसपीएल ने अप्रैल 2016 से सितंबर 2016 तक की अवधि के, वित्तीय बिना लेखापरीक्षित के प्रस्तुत किये।

7. निर्धारित सलाहकार प्रक्रिया के अनुसार, 10 फरवरी, 2017 को वीएसपीएल का प्रस्ताव वीपीटी और संबंधित उपयोगकर्ता/उपयोगकर्ता संगठनों को अपनी टिप्पणियों के लिए भेजा गया था। रिमाइंडर के बावजूद, इस आदेश के जारी होने तक, हमें किसी भी उपयोगकर्ता/उपयोगकर्ता संगठनों से कोई टिप्पणी नहीं मिली है।

8. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 26 अप्रैल 2017 को वीपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। वीएसपीएल ने अपने प्रस्ताव का एक संक्षिप्त पावर पॉइंट प्रेजेंटेशन प्रस्तुत किया। संयुक्त सुनवाई में, वीएसपीएल, वीपीटी और संबंधित उपयोगकर्ता/संगठन निकाय ने अपनी प्रस्तुतियां दी थीं।

9.1. प्रस्ताव की प्रारंभिक जांच के आधार पर, वीएसपीएल को 12 जुलाई 2017 तक कुछ बिंदुओं पर अतिरिक्त जानकारी/स्पष्टीकरण देने के लिए 28 जून 2017 के हमारे पत्र के माध्यम से अनुरोध किया गया था।

9.2. जवाब देने के लिए, 30 दिनों की समय बढ़त मांगने और हमारे नियमित अनुवर्ती कार्रवाई के बाद, वीएसपीएल ने 05 अक्टूबर 2017 के अपने पत्र और उसके बाद ईमेल 02 जनवरी 2018, 03 जनवरी 2018 और 04 जनवरी 2018 में अपना उत्तर प्रस्तुत किया है। हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त जानकारी / स्पष्टीकरण का सारांश और वीएसपीएल द्वारा प्रस्तुत संबंधित उत्तर नीचे सारणीबद्ध है

क्रम संख्या	हमारे द्वारा मांगी गयी सूचना / स्पष्टीकरण	वीएसपीएल द्वारा प्रस्तुत जवाब
अ.	सामान्य:	
(1).	वीएसपीएल ने, अपने प्रस्ताव के साथ अग्रेषित किए गए लागत विवरणों में केवल 2016-17 के पहले छह महीनों के लिए यातायात, आय और व्यय के वास्तविक आंकड़े प्रस्तुत किए हैं। 2016-17 के खत्म होने के बाद, वीएसपीएल को, वर्ष 2016-17 के वास्तविक आंकड़ों को, लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में रिपोर्ट किए गए आंकड़ों के साथ मिलान कर अद्यतन करना होगा। वर्ष 2016-17 के लिए लेखापरीक्षित वार्षिक खातों की एक प्रतिलिपि भी अग्रेषित की जानी चाहिए। वर्ष 2016-17 के आंकड़ों को पूर्ण वर्ष के वास्तविक के साथ अद्यतन करने के बाद, अगले वर्षों के अनुमान अर्थात् 2017-18 से 2019-20 के लिए भी समीक्षा और संशोधित करने के लिए, अगर जरूरी हो, 2016-17 साल के वास्तविक के संदर्भ में की जानी चाहिए।	<p>2016-17 के आंकड़ों के आधार पर आंकड़ों को अद्यतन किया गया है। 2016-17 के लिए लेखापरीक्षित वार्षिक खातों की प्रतियां में असल फिगरस आंकड़ों के साथ संलग्न हैं।</p> <p>2016-17 के वास्तविक के आधार पर, 2017-18 से 2019-20 के अनुमानों की समीक्षा की गई है और उपयुक्त रूप से संशोधित किया गया है।</p> <p>परिशिष्ट I, II और III में उल्लेखित।</p>
(2).	खंड 6.8 के तहत निर्धारित अनुसार। 2005 के टैरिफ दिशानिर्देशों की, उत्पादकता के बेंचमार्क स्तर संकेतित किया जा सकता है, और टर्मिनल के बेहतर प्रदर्शन के लिए प्रोत्साहन और बेंचमार्क स्तर के नीचे प्रदर्शन के लिए हतोत्साहन का प्रस्ताव किया जा सकता है।	<p>इस खंड में यह भी बताया गया है कि बेंच मार्क के स्तर को तय करते समय, बंदरगाह और मौसमी बदलावों से संबंधित स्थानीय कारकों को भी ध्यान में रखा जाएगा।</p> <p>जैसा कि हमारे पिछले टैरिफ प्रस्ताव में बताया गया है, वीएसपीएल को पहले बल्क कार्गो टर्मिनल के रूप में कई अनोखी समस्याओं का सामना करना पड़ता है जैसे कि भौगोलिक स्थिति, कार्गो की प्रकृति, लोड की स्थिति, प्रतिबंधित भंडारण क्षेत्र, समय पर कार्गो निकालने के लिए पर्याप्त रेलवे रैक की अनुपलब्धता, कार्गो का स्थिर समय, सख्त पर्यावरण संबंधी मानदंड आदि। लक्षित उत्पादकता स्तर को फॉर्म 1 में दर्शाया गया है।</p> <p>इसके बावजूद, वीएसपीएल ग्राहकों को निम्नलिखित प्रोत्साहन देती है</p> <p>(अ). 18000 से 30000 (माल के आधार पर) के प्रतिबद्ध डिस्चार्ज दर जिसके परिणामस्वरूप, पोत पर कार्गो का स्थिर समय कम से कम रहना है।</p> <p>(आ). कार्गो घाटे को अधिकतम 0.5% तक सीमित करना जहां पहले 2% तक कार्गो नुकसान की अनुमति थी पारम्परिक ऑपरेशन्स के तहत थी।</p> <p>(इ). कार्गो के नमी के स्तर की लगातार निगरानी करना और अतिरिक्त लागत के बिना सूखे आधार पर प्रदान करना।</p> <p>(ई). माल के निर्वहन और प्रेषण के दौरान ऑनलाइन नमूनाकरण और विश्लेषण।</p> <p>वीएसपीएल ने यदि प्रतिबद्ध छूट दर हासिल नहीं की, तो 8000 से 30000 डालर तक की जुर्माना प्रतिबद्धता (निवर्तक) का हक दर होगा। इस संबंध में, यह ध्यान दिया जाता है कि वर्ष 2014-17 से प्रतिबद्ध डिस्चार्ज दर को प्राप्त नहीं करने के जुर्माना के लिए रु. 5.08 करोड़ का</p>

		जो व्यय है, को निकाल दिया गया है और इस तरह निवर्तक के रूप में वीएसपीएल द्वारा अवशोषित किया गया है।																																												
व.	वित्तीय / लागत विवरण:																																													
(1).	अतीत की अवधि के लिए अनुमानों की तुलना में वास्तविकता का विश्लेषण (फॉर्म -7):																																													
(i).	प्रपत्र 7 में वीएसपीएल द्वारा विचाराधीन वर्ष 2016-17 के अनुमानों को ध्यान में रखते हुए प्राधिकरण द्वारा 15 मई, 2015 के आदेश सं टीएएमपी/18/2014-वीएसपीएल के अनुसार स्वीकार किये गये, अनुमानित अनुमान के अनुसार नहीं पाया गया है। इसे उस कथित आदेश के अनुसार माना जा सकता है। आय का अनुमान,, हालांकि, समान स्रोत में दिए गए टैरिफ में वृद्धि / कमी ऊपर के आदेश के अनुसार, को प्रतिबिंबित करने के लिए समायोजित किया जाना चाहिए।	<table><tr><th>पिछले टैरिफ ऑर्डर के दौरान प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित वृद्धि / कमी</th><th>राशि लाख रु. में</th><th>15-16</th><th>16-17</th></tr><tr><td>एचएमसी प्रभार</td><td>1,673.3</td><td>688.14</td><td>985.49</td></tr><tr><td>तट हैंडलिंग</td><td>245.96</td><td>101.12</td><td>144.84</td></tr><tr><td>बीएमएचएस कमी</td><td>(121.50)</td><td>(48.60)</td><td>(72.90)</td></tr><tr><td>कार्गो हैंडलिंग से:</td><td>1,798.09</td><td>740.66</td><td>1,057.43</td></tr><tr><td>बर्थ किराया से</td><td>1,846.32</td><td>722.13</td><td>1,124.19</td></tr><tr><td></td><td>3,644.41</td><td>1,462.79</td><td>2,181.62</td></tr></table>	पिछले टैरिफ ऑर्डर के दौरान प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित वृद्धि / कमी	राशि लाख रु. में	15-16	16-17	एचएमसी प्रभार	1,673.3	688.14	985.49	तट हैंडलिंग	245.96	101.12	144.84	बीएमएचएस कमी	(121.50)	(48.60)	(72.90)	कार्गो हैंडलिंग से:	1,798.09	740.66	1,057.43	बर्थ किराया से	1,846.32	722.13	1,124.19		3,644.41	1,462.79	2,181.62	उपरोक्त राशि पिछले टैरिफ चक्र के रु. 58.07 करोड़ के कुल घाटे के खिलाफ ध्यान में रखते हुए इस प्राधिकरण द्वारा स्वकृत की गई थी। तदनुसार फॉर्म 7 को संशोधित किया गया था।															
पिछले टैरिफ ऑर्डर के दौरान प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित वृद्धि / कमी	राशि लाख रु. में	15-16	16-17																																											
एचएमसी प्रभार	1,673.3	688.14	985.49																																											
तट हैंडलिंग	245.96	101.12	144.84																																											
बीएमएचएस कमी	(121.50)	(48.60)	(72.90)																																											
कार्गो हैंडलिंग से:	1,798.09	740.66	1,057.43																																											
बर्थ किराया से	1,846.32	722.13	1,124.19																																											
	3,644.41	1,462.79	2,181.62																																											
(ii).	जैसा कि पहले कहा गया है, वास्तविक आंकड़े वर्ष 2016-17 के छह महीने के लिए दिए गए हैं उन्हें पुरे साल के वास्तविक आंकड़ों के साथ जो की ऑडिटेड एकाउंट्स में दर्शाये गए हैं। उद्यतन किया जाए	2016-17 के आंकड़ों के आधार पर आंकड़ों को अद्यतन किया गया है।																																												
(iii).	पिछले टैरिफ ऑर्डर में लागत वक्तव्य में, 2014-15 से 2016-17 के प्रत्येक वर्ष के लिए अनुमानित प्रारंभिक और अग्रिम शुल्क का अनुमान रु. 3.10 लाख है। इसी अवधि के लिए वीएसपीएल द्वारा विचारित वास्तविक आंकड़ा रु. 33.20 लाख का है। कृपया इन आंकड़ों के आपस में ना मिलने के कारणों की व्याख्या करें। चूंकि यह एकसमान आधार पर बट्टे खाते की रकम है, यह सभी वर्षों के लिए एकसमान होनी.	वर्ष के लिए कुल प्रारंभिक और अग्रिम शुल्क राइट ऑफ रु. 33.10 लाख रूपए हैं, जिसमें रु. 30.78 लाख अग्रिम राइट ऑफ शुल्क और प्रारंभिक व्यय लाख राइट ऑफ शुल्क रु. 2.32 शामिल है सभी आंकड़ों का उद्यतन हो चुका है।																																												
(iv).	प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें सीलिंग के स्तर हैं। वीएसपीएल हमारे संदर्भ और रिकॉर्ड जलयात्रा कार्गो के अलावा, 2014-15 से 2016-17 के दौरान सालाना दरों के मुकाबले छूट सूचित कर सकता है। इसके अलावा, यह स्पष्ट करें कि क्या साल 2014-15 से 2016-17 के सालाना खातों में वास्तविक आय की रिपोर्ट आयकर प्राधिकरण द्वारा निर्धारित टैरिफ के स्तर पर या टैरिफ के रियायती स्तर पर प्राप्त हुई	साल 2014-15 से 2016-17 के लिए वास्तविक आय की रिपोर्ट हमारे ग्राहकों से संचित की गई वास्तविक टैरिफ है। वर्ष 2014-15 से 2016-17 तक सेल को दी छूट नीचे दी गई है:																																												
		<table><tr><th>अवधि से</th><th>तक</th><th>मात्रा को संभाला</th><th>इकट्ठा दर</th><th>टीएएमपी दर</th><th>छूट</th><th>राशि</th></tr><tr><td>1.4.2014</td><td>20.9.2014</td><td>4,27,001</td><td>166.50</td><td>206.70</td><td>40.20</td><td>1,71,65,40</td></tr><tr><td>21.9.2014</td><td>31.3.2015</td><td>10,85,208</td><td>189.90</td><td>206.70</td><td>1.80</td><td>1,82,3,494</td></tr><tr><td>1.4.2015</td><td>31.3.2016</td><td>14,05,183</td><td>189.90</td><td>206.70</td><td>16.80</td><td>2,36,07,074</td></tr><tr><td>1.4.2016</td><td>31.3.2017</td><td>1,613,828</td><td>167.50</td><td>206.70</td><td>39.20</td><td>63,262,081</td></tr><tr><td></td><td></td><td>4,531,220</td><td>178.45</td><td>206.70</td><td>28.25</td><td>122,266,090</td></tr></table>	अवधि से	तक	मात्रा को संभाला	इकट्ठा दर	टीएएमपी दर	छूट	राशि	1.4.2014	20.9.2014	4,27,001	166.50	206.70	40.20	1,71,65,40	21.9.2014	31.3.2015	10,85,208	189.90	206.70	1.80	1,82,3,494	1.4.2015	31.3.2016	14,05,183	189.90	206.70	16.80	2,36,07,074	1.4.2016	31.3.2017	1,613,828	167.50	206.70	39.20	63,262,081			4,531,220	178.45	206.70	28.25	122,266,090		
अवधि से	तक	मात्रा को संभाला	इकट्ठा दर	टीएएमपी दर	छूट	राशि																																								
1.4.2014	20.9.2014	4,27,001	166.50	206.70	40.20	1,71,65,40																																								
21.9.2014	31.3.2015	10,85,208	189.90	206.70	1.80	1,82,3,494																																								
1.4.2015	31.3.2016	14,05,183	189.90	206.70	16.80	2,36,07,074																																								
1.4.2016	31.3.2017	1,613,828	167.50	206.70	39.20	63,262,081																																								
		4,531,220	178.45	206.70	28.25	122,266,090																																								

(v).	(अ) वीएसपीएल के वार्षिक लेखा ब्याज आय का ब्यौरा - दूसरे (रु. 366.11 लाख और रु. 1509.79 लाख) और देनदारियों को अब 2014-15 और 2015-16 के वर्षों के लिए वापस लिखित (रु. 294.41 लाख और रु. 6.84 लाख) क्रमश की आवश्यकता नहीं थी, जो वीएसपीएल द्वारा बाहर रखा जा चुका है। वार्षिक खातों में दी गई प्रत्येक आय की प्रकृति को समझाया जाना चाहिए।	<p>ब्याज आय अन्य समूह आईसीडी पर समूह कंपनी से अर्जित ब्याज से संबंधित है।</p> <p><u>देनदारियों को अब वापस लिखे जाने की ज़रूरत नहीं है: (294.41 लाख)</u></p> <p>आईडीएफसी के साथ ऋण समझौते के अनुसार, प्रतिभूतियों को 28 जुलाई 2012 तक कंपनी द्वारा गिरवी रखने की आवश्यकता है, अन्यथा 1% पीए के अतिरिक्त ब्याज बकाया ऋण पर देय है। चूंकि वीएसपीएल नियत तारीख के भीतर बंधक नहीं बना सका, देयता को आईडीएफसी के पक्ष में बनाया गया था और वही 31 मार्च 2014 को दिया गया था। चालू वर्ष के दौरान, कंपनी ने आईडीएफसी के पक्ष में बंधक बनाया और कंपनी ने सविसडियों के गैर-निर्माण के कारण दंडात्मक ब्याज के भुगतान से छूट प्राप्त किया था। नतीजतन, कंपनी ने चालू वर्ष में 31 मार्च 2014 तक तैयार की गई दायित्व को लौटा दिया।</p> <p><u>देनदारियों को अब वापस लिखे जाने की ज़रूरत नहीं है: (6.84 लाख)</u></p> <p>वर्ष के दौरान 3 वर्षों से अधिक के लिए बकाया देय राशि रिटैन ऑफ कर दिया गया था।</p>
	ब). वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए वार्षिक अन्य आमदनी के अंतर्गत वार्षिक खातों में "देनदारियों की जरूरत नहीं रह जाती है - लिखित वापस" क्या दर्शाता है, इस मद की प्रकृति को स्पष्ट करें और क्या यह ईक्यू 8 और ईक्यू 9 बर्थ के कार्यों संचालन से संबंधित है।	यह ईक्यू 8 या ईक्यू 9 के कार्यों परिचालन से संबंधित नहीं है और यह शुल्क/दंडात्मक ब्याज/वित्त प्रभार से संबंधित है।
(vi).	(अ). 15 मई 2015 के आदेश के पैरा 12 (vi) (1) को संदर्भित क्या जाता है, जो कि वीएसपीएल द्वारा किए गए 16.08 करोड़ रु.पये में पूंजी ड्रेजिंग व्यय को अस्वीकार करने के तर्क के साथ विस्तृत रूप से चर्चा करता है। वर्तमान अभ्यास में, वीएसपीएल ने अनुरोध किया है कि कथित 16.08 करोड़ रु.पये के कैपेक्स की, चैनल / बर्थ की गहराई के लिए वीएसपीएल द्वारा वर्ष 2009-10 में पूंजीकृत, और अब वीएसपीएल द्वारा प्रस्तुत किया गये की अनुमति दें। इस संबंध में, वीएसपीएल यह पुष्टि करे कि क्या स्थिति में कोई बदलाव है, जो कथित 15 मई, 2015 के आदेश में उक्त पैरा में बताया गया है।	<p>यह मुद्दा, हमारी रिट अपील में चैलेंज किया गया है, जो उच्च न्यायालय के सामने इन् निम्नलिखित आधारों पर लंबित है :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. रु.16.08 करोड़ का पूंजीगत व्यय, वीपीटी के साथ हमारे लाइसेंस समझौते के अनुच्छेद 7.3 (iv) के अनुरूप है जो वीपीटी और वीएसपीएल लाइसेंस समझौते के उद्देश्य को हासिल करने के लिए परस्पर सहयोग करेगा ताकि वीएसपीएल की परियोजना सुविधाओं का उच्चतम प्रदर्शन को हासिल करने के लिए इष्टतम उपयोग हो सके। 2. कहा गया कि पूंजीगत व्यय ने प्रवेश द्वार चैनल को चौड़ा करने में मदद की है, जो न केवल वीएसपीएल के आंतरिक बंदरगाहों को पनामैक्स के जहाजों में प्रवेश करने का रास्ता मुहैया कराता है बल्कि वीपीटी के बर्थ को भी। वीपीटी द्वारा इसकी पुष्टि टीएएएमपी को भी की गई तथा टेरिफ आदेश दिनांक 11/10/2011 के पैरा 8.3 (6) में दर्ज किया गया। 3. इस पूंजीगत व्यय ने उपयोगकर्ताओं को ऑपरेटिंग कॉस्ट को पैनामैक्स वाहिकाओं के आंतरिक प्रवेश इनर हार्बर बर्थ तक कम करने में मदद की है और वीपीटी और वीएसपीएल दोनों के लिए अतिरिक्त ट्रेफिक उत्पन्न किया है। 4. इस पूंजीगत व्यय को अस्वीकार करने की वजह से समझौता ज्ञापन रद्द करने का कारण प्रासंगिक नहीं है और प्राधिकरण यह सराहना कर सकते हैं कि यह व्यय टेरिफ दिशानिर्देशों के 2.9.5 और 2.9.6 धाराओं के तहत स्वीकार्य है जो कि किसी भी पूंजीगत व्यय को अनुमति देने के लिए पात्रता शर्तों को निर्धारित करता है। <p>इसलिए हम मानते हैं कि इस मुद्दे के उद्देश्य को देखने के लिए ही अनुमति दी जाएगी। इसलिए हमने प्राधिकरण द्वारा सुझाए गए सकल ब्लॉक में कोई समायोजन नहीं किया है। हमारी स्थिति में परिवर्तन यह है कि अब एक पूरक अनुबंध हमारे बर्थ मोर्चों को -16.10 मीटर तक गहरा करने की अनुमति प्रदान करने के लिए गया है और इस तरह के पूंजीगत व्यय हमारे लाइसेंस समझौते के दायरे में आ जाते हैं।</p>
	(आ). वीएसपीएल ने कहा है कि उसने 20 जून 2015+ को वीपीटी के साथ एक अनुपूरक समझौता किया है जो मुख्य लाइसेंस समझौते के एक भाग के रूप में है जो वीएसपीएल को वीएसपीएल की लागतों पर, अपने बर्थ को, -16.10 मीटर की दूरी तक	<p>पूरक अनुबंध की प्रतिलिपि उपस्थित है। अब तक, प्राधिकरण द्वारा इस कारण के लिए व्यय को अनुमति नहीं दी गई थी, यह कह कर कि यह एमओयू द्वारा लाइसेंस अनुबंध के दायरे के बाहर दर्ज किया गया था और कहे गए एमओयू में एक परिस्थिति में यह भी है, कि वीएसपीएल इस पूंजी के विस्तार के लिए किसी टेरिफ में वृद्धि नहीं करेगा। कहे गए एमओयू को लाइसेंस और लाइसेंसधारी की परस्पर सहमति से वापस लिया जा चुका है, अब प्रासंगिक नहीं है। पूरक</p>

	<p>ड्रेज करने की मंजूरी देता है। इस संबंध में, वीपीएल, वीपीटी के साथ किए गए पूरक लाइसेंस समझौते की एक प्रति अग्रेषित करे और टैरिफ के निर्धारण में ड्रेजिंग लागत को अनुमति देने वाले प्रासंगिक खंड का उल्लेख करे।</p>	<p>अनुबंध अब दर्ज किया गया है, अब मुख्य लाइसेंस समझौते का हिस्सा है और तदनुसार, इस पूंजीगत व्यय को स्वचालित रूप से लाइसेंस समझौते के दायरे में आ जाता है। इस पूंजीगत व्यय के बिना, -16.10 मीटर्स के आगे की ड्रेजिंग गतिविधि नहीं प्राप्त की जा सकती थी। यह प्रस्तुत किया जाता है कि एक बार केपेक्स को लाइसेंस समझौते के दायरे में लाया जाता है, तो प्राधिकरण को, ट्रैफिक की वृद्धि, उपयोगकर्ता की लागत बचत में वृद्धि, टर्मिनल ऑपरेटर आदि की लागत में कमी के मामले में इस केपेक्स के लाभ के आधार पर टैरिफ दिशानिर्देशों के अनुसार इस केपेक्स की क्षमता पर विचार करके अनुमत करना है। समझौते को वीपीटी द्वारा एकतरफा रूप से अंतिम रूप दिया गया था और ड्रेजिंग को वैसे ही पूरा करने के अलावा वीएसपीएल के पास कोई भी विकल्प नहीं था। इसलिए टैरिफ के निर्धारण में इस पूंजीगत व्यय को अनुमति देने के लिए कोई ऐसा विशिष्ट खंड नहीं है। हमारे विचार में, टैरिफ के निर्धारण में ड्रेजिंग लागत की अनुमति देने के लिए विशिष्ट खंड मापदंड नहीं है, लेकिन प्राधिकरण द्वारा तय किए गए टैरिफ दिशानिर्देशों के अनुसार इस पूंजीगत व्यय की पात्रता मानदंड है। - परिशिष्ट - IV</p>
	<p>(इ). यह स्पष्ट किया जा सकता है कि क्या पूरक अनुबंध में वर्ष 2009-2010 में पूंजीगत रु.16.08 करोड़ के पूंजी ड्रेजिंग व्यय को कवर करने के लिए पूर्वव्यापी प्रभाव है।</p>	<p>जैसा कि ऊपर बताया गया है, पूरक समझौते को वीपीटी द्वारा अंतिम रूप दिया गया था और वीएसपीएल को वीपीटी द्वारा प्रस्तावित शर्तों के अनुसार उसी पर हस्ताक्षर करने की आवश्यकता थी जो कि ड्रेजिंग को- 16.10 मीटर, इसके बर्थ मोर्चों पर, करने के लिए वीएसपीएल को मंजूरी देने के लिए शर्त प्रस्तावित थी। आगे की ड्रेजिंग गतिविधि - 16.10 मीटर, 16.08 करोड़ के उक्त पूंजीगत व्यय के बिना पूरक अनुबंध के अनुसार हासिल नहीं की जा सकती थी।</p>
(vii).	<p>संशोधन के दौरान, वीएसपीएल ने कहा है कि 1 अप्रैल 2013 को वीजीसीवीपीएल द्वारा, जीसीवी पर वाणिज्यिक परिचालन शुरू करने के बाद, लिघेरेज के लिए शुल्क सीधे वीजीसीवीपीएल को सेल द्वारा भुगतान किया जाता है। हालांकि, वीएसपीएल द्वारा प्रस्तुत समायोजन विवरण से, यह पाया गया है कि सामान्य कार्गो बर्थ में गतिविधि से निपटने की आय, 2014-15 में रु.16.23 करोड़ के बाहरी बंदरगाह पर और 2015-16 में रु.4.10 करोड़ वार्षिक खातों में रिपोर्ट लागत विवरण में दिखाए गए परिचालन आय से बाहर रखा गया है, यह दर्शाता है कि वह विभिन्न ग्राहकों के साथ विभिन्न ठेके पर आधारित है- वीपीटी के सामान्य कार्गो बर्थ में माल नौका / उनके पूरी तरह से लदे जहाजों को संचालित करता है। वार्षिक खातों में रिपोर्ट किए जाने वाले सामान्य कार्गो बर्थ पर स्टीवेडोरिंग शुल्क से संबंधित व्यय के संदर्भ में इसी तरह का समायोजन किया गया है। इस संबंध में, वीएसपीएल के एसओआर के संशोधन से संबंधित, प्राधिकरण द्वारा 15 अक्टूबर 2015 के आदेश के पैरा 12 (iii) (ए), (बी) और (सी) और 11 अक्टूबर 2011 के आदेश के पैरा 11 (ii) (सी) दोनों में लिया गया निर्णय, संदर्भित किया जा सकता है। यह स्पष्ट रूप से कहा जाता है कि जीसीवी में विभिन्न ग्राहकों को वीएसपीएल द्वारा प्रदान की गई लाइटरएज/ हैंडलिंग सेवाओं के लिए टैरिफ व्यवस्था के लिए प्राधिकरण की मंजूरी नहीं है, जैसा कि दो ऑर्डर में कहा गया है।</p>	<p>आगे कोई टिप्पणी नहीं।</p>

(viii).	वीएसपीएल द्वारा प्रस्तुत समायोजन विवरण से, यह पाया गया है कि 2014-15 में रु.43.22 लाख और 2015-16 में रु. 0.13 लाख की नकारात्मक आय जो साइडिंग और दुलाई के आरोपों की प्रतिपूर्ति के लिए है, को जैसा लगत विवरण में दिखाया गया है, ऑपरेटिंग आय से अलग रखा गया है। इस राजस्व को हटाने के कारण समझाया जाये। वीएसपीएल यह स्पष्ट करे, कि क्या एसओआर में मौजूदा राजस्व, निर्धारित रेलवे साइडिंग प्रशासन और रखरखाव प्रभारों के लिए, निर्धारित रु.3.20 / टन की दर से नहीं चल रहा है।	वीपीटी से, रेलवे सेवाओं का लाभ उठाने के लिए, वीपीटी को रेलवे की साइडिंग और दुलाई शुल्क एकत्र कर, पूरी तरह से प्रेषित किया जाता है। इसलिए इसको ऑपरेटिंग आय से बाहर रखा गया। यह राजस्व रु. 3.20 / टन की दर से साइडिंग रखरखाव प्रभार के रूप में नहीं चल रहा है।
(ix).	वीएसपीएल द्वारा प्रस्तुत समायोजन विवरण से, यह देखा गया है कि रु. 13,755.00 की आय में मामूली असंगति है, जो साल 2015-16 के वार्षिक खातों में दर्ज आय के साथ मेल नहीं खाता है। वीएसपीएल इस स्थिति को सही कर सकता है।	नंबर अपडेट किया गया।
(x).	<u>रेवेन्यू शेयर:</u> 2014-15 और 2015-16 के सालाना खातों में क्रमशः घाट व बर्थ किराया से वास्तविक आय की राशि रु.1075.78 लाख और रु.1386.62 लाख है। सालाना खातों में वीएसपीएल द्वारा रिपोर्ट की गई, घाट कर और बर्थ की आय पर एलए 17.111% पर संगणित, के अनुमान के अनुसार आय का हिस्सा रु.184.08 लाख और वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए रु.237.27 लाख रुपये का, क्रमशः रु.392.15 लाख और रु.469.76 लाख के मुकाबले वार्षिक खातों में दर्ज किया गया है। अपने वार्षिक खातों में दर्ज किये गए अंतर के कारणों को समझाये।	परिशिष्ट-वी के रूप में समाधान विवरण प्रस्तुत है। अंतर के लिए कारण समेकित टर्मिनल सेवा शुल्क के तहत घाट शुल्क शामिल करने के कारण है अर्थात्, एकीकृत टर्मिनल सेवा शुल्क में घाट शुल्क होता है जिसके परिणाम स्वरूप अंतर है।
(2).	चूंकि साल 2016-17 के लिए लागत वक्तव्य में दिए गए वास्तविकता छह महीनों के लिए है और पूर्ण वर्ष के लिए नहीं, तुलना के प्रयोजन के लिए, वीएसपीएल द्वारा प्रस्तुत वास्तविक आंकड़े पूरे वर्ष के लिए यथानुपात समायोजित किए जाते हैं। वर्ष 2017-18 के अनुमानों की तर्कसंगतता का आकलन करने के लिए अनुमानों के साथ तुलना करने के उद्देश्य से यह अभ्यास किया है।	वास्तविक अपडेट कर दिए गए।
(3).	ट्रेफिक:	
(i).	वर्ष 2016-17 के लिए अनुमानित यातायात 2016-17 के वास्तविक ट्रेफिक के लिए छह महीने के यथानुपात, पूर्ण वर्ष के लिए समायोजित किया गया है जो प्रपत्र 2 ए में प्रस्तुत, 9.26 लाख टन से 7.00 लाख टन स्टीम कोयला के यातायात में कमी, पैट कोक	वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए यातायात के अनुमानों को वास्तविकों के आधार पर संशोधित किया गया है, जो प्राधिकरणों द्वारा कृपया देखा जा सकता है। कृपया ध्यान दें कि सालाना अनुमानित औसत यातायात है 6.3 मिलियन मीट्रिक टन, जहाँ वही 2014-17 के लिए संभाला गया वास्तविक औसत यातायात 5.3 लाख मीट्रिक टन है।

	11.82 लाख टन से 8.00 लाख टन कमी दर्शाता है। वीएसपीएल, इन कार्गो वस्तुओं के ट्रेफिक प्रक्षेपण में आयी कमी की व्याख्या करे। यदि 2016-17 के पूरे वर्ष के वास्तविक संचलित ट्रेफिक पर आधारित है, तो वहां अन्य कार्गो भी हैं, जहां प्रोजेक्शन कुछ वीएसपीएल द्वारा वास्तविक संचलित वस्तुओं के ट्रेफिक से कम हैं। वीएसपीएल कुछ कार्गो आइटम्स की कमी प्रोजेक्ट करने की कारणों को उजागर करे।	
(ii).	वीएसपीएल द्वारा बनाई गई बातों के मुताबिक ईक्यू-2 से ईक्यू -5, डब्ल्यूक्यू -7 और डब्ल्यूक्यू -8 में मल्टी कार्गो बर्थ का विकास, वीएसपीएल के यातायात को प्रभावित करेगा, वीएसपीएल यह सुनिश्चित करे कि क्या इन सभी परियोजनाओं को इस टैरिफ चक्र के दौरान चालू किया जाएगा या नहीं। यदि नहीं, तो वीएसपीएल को यातायात अनुमानों को ऊपर की तरफ देख कर समीक्षा करे।	2015-16 के लिए वीपीटी की प्रशासन रिपोर्ट के अनुसार, मौजूदा बर्थ ईक्यू-2 से ईक्यू -5 के प्रतिस्थापन को बहुउद्देशीय बर्थ द्वारा अक्टूबर 18 तक पूरा कर लिया जायेगा। वीपीटी केवल डब्ल्यूक्यू -7 और डब्ल्यूक्यू -8 के बारे में स्थिति की पुष्टि कर सकता है। यह ध्यान दिया जा सकता है कि वीएसपीएल अब न केवल पोर्ट के अंदर प्रतियोगिता का सामना कर रहा है, बल्कि गंगवारम, पारादीप और धामरा बंदरगाहों से भी इन्टरपोर्ट प्रतियोगिता में है। वाईजेग पोर्ट में कोयला प्रमुख बल्क कार्गो है और सेल वाईजेग में सबसे बड़ा बल्क कोल आयातक है। गंगावरम जो एक गैर-प्रमुख बंदरगाह है, वहाँ सात बर्थ है, जो कि 120 दिनों के लिए मुफ्त दरों का आश्वासन देता है और अपनी तरफ कोयले और अन्य बल्क केर्गो को आकर्षित करता है। धमरा पोर्ट, वाईजेग पोर्ट पर सेल वॉल्यूम हैंडल के लिए खतरा है। पारादीप बंदरगाह बुनियादी ढांचे में काफी वृद्धि के साथ कोयला, लौहा अयस्क और चूना पत्थर को आकर्षित कर रहा है। इन सभी प्रतिस्पर्धी परिदृश्यों पर विचार किया गया है और तदनुसार यथार्थवादी पाया गया है।
(iii).	जैसा कि पहले कहा गया है, कृपया वर्ष 2016-17 के वास्तविक ट्रेफिक के साथ लागत वक्तव्यों को अपडेट करें। नतीजतन, 2016-17 के वास्तविक ट्रेफिक के आधार पर 2017-18 से 2019-20 के बाद के वर्षों के लिए कार्गो और पोत यातायात की समीक्षा की जा सकती है।	लगत विवरण को अद्यतन किया गया। 2014-17 के वास्तविक ट्रेफिक के आधार पर 2017-18 से 2019-20 के लिए लागत संबंधी अनुमानित और ट्रेफिक अनुमान उल्लेखित किये गए हैं।
(iv).	वीएसपीएल इंगित करे कि वीएसपीएल द्वारा प्रस्तावित बर्थ (रु. 4.98 करोड़) और प्लांट एंड मशीनरी (रु. 1.95 लाख) को सुदृढ़ करने के लिए वर्ष 2017-18 में परिसंपत्तियों के अतिरिक्त प्रस्तावित सकल ब्लॉक से अतिरिक्त ट्रेफिक की संभावना को संभाला जा सकता है, और इस अवधि के लिए ट्रेफिक का अनुमान इस खाते पर अतिरिक्त ट्रेफिक वॉल्यूम, यदि कोई हो, के प्रभाव को कैप्चर करता है।	पुष्टि की जाती है कि वर्तमान टैरिफ चक्र के लिए यातायात अनुमान इन कैपेक्स के कारण अतिरिक्त ट्रेफिक के प्रभाव को कैप्चर करता है।
(4).	क्षमता:	
	2017-18 से 2019-20 के सभी वर्षों के लिए मूल्यांकन क्षमता मौजूदा 7.70 मिलियन टन प्रति वर्ष के स्तर पर बनाए रखा है। वीएसपीएल, वर्ष 2017-18 के दौरान रु.4.98 करोड़ और संयंत्र एवं मशीनरी (रु.1.95 लाख) के अनुमान के मुताबिक सकल ब्लॉक में अतिरिक्त वृद्धि के मद्देनजर मौजूदा क्षमता में अतिरिक्त वृद्धि की उम्मीद के लिए आकलन करे।	आकलन क्षमता अतिरिक्त भूमि के विकास और अधिग्रहण के पूरा होने के अलावा ऊर्ध्वाधर निर्वहन क्षमता और माल निकासी क्षमता पर आधारित है। बर्थ मजबूत बनाने की दिशा में पूंजीगत व्यय बर्थ मोर्चों को -16.10 मीटर तक गहरा करने में सक्षम है। इसलिए, समीक्षा शुल्क चक्र में मूल्यांकन क्षमता में परिवर्तन नहीं होगा।

(5).	आय अनुमान:																																																																																																								
(i).	पहले बताए गए कारणों के लिए, वर्ष 2016-17 के सभी वास्तविक अनुमानों को वास्तविकता के साथ अद्यतन किया जाये। नतीजतन, यदि 2016-17 वास्तविकों के आधार पर आवश्यक हो तो, 2017-18 से 2019-20 के वर्षों के अनुमानों को भी संशोधित किया जा सकता है,।	2016-17 के आय अनुमान वास्तविकताओं के साथ अपडेट किए गए हैं और अगले तीन वर्षों में भी 2016-17 वास्तविकों के आधार पर आवश्यक रूप से संशोधित किया गया है।																																																																																																							
(ii).	यातायात अनुमान की समीक्षा के लिए हमारे अनुमान के मद्देनजर आय अनुमान की समीक्षा की जा सकती है और संशोधित किया जा सकता है।	समीक्षा की हुई आय और संशोधित आय का अनुमान संगलन है।																																																																																																							
(iii).	प्रस्ताव से संगलन अनुलग्नक- III में, यह देखा जाता है कि बीएमएचएस कार्गो के अलावा कार्गो के लिए 2017-18 से 2019-20 के वर्षों के लिए परिचालन आय का अनुमान लगाने के लिए, बीएसपीएल ने अनुमान लगाया है कि 100% अनुमानित यातायात स्टीवेडोरिंग सेवा का लाभ उठाएगा , 88% यातायात एचएमसी सेवा लाभ उठाएगा और 60% कार्गो, तट संचलन सेवा का उपयोग और भंडारण सुविधा का लाभ उठाएगा, कार्गो का 50% वजन सेवा का लाभ उठाएगा और 60% कार्गो बीएमएच में कोयले के अलावा, रेलवे साइडिंग रखरखाव के लिए भुगतान करेगा और और बीएमएच पर कोयले द्वारा 100%। बीएमएचएस कार्गो के अलावा अन्य कार्गो द्वारा विभिन्न सेवाओं का लाभ उठाने के लिए उपर्युक्त प्रतिशत पर पहुंचने का आधार और वास्तव में पिछले तीन वर्षों में इन सेवाओं में से प्रत्येक का उपयोग 2017-18 से 2019-20 तक के लिए किया गया है न्यायसंगत रूप से स्पष्ट करे।	<div>बीएमएचएस के साथ कार्गो का लाभ उठाने वाली सेवाओं के टन भार का विवरण, एचएमसी के साथ स्टीवेडोरिंग, स्टीवेडोरिंग जहाज़ गियर के साथ और किनारे से निपटने वाली सेवाओं के साथ, वर्ष 2014 से 2017 के लिए उपलब्ध कराए गए हैं।.</div> <table><tr><th rowspan="2">वित्तीय वर्ष</th><th rowspan="2">संचलित की गई कुल मात्रा</th><th colspan="5">कार्गो द्वारा संभाला</th></tr><tr><th>बीएमएचएस</th><th>एचएमसी के साथ स्टीवेडोरिंग</th><th>पोत गियर के साथ स्टीवेडोरिंग</th><th>एचएमसी + शोर हैंडलिंग</th><th>पोत गियर + शोर हैंडलिंग</th></tr><tr><td></td><td></td><td>(अ)</td><td>(ब)</td><td>(सु)</td><td>(द)</td><td>(ध)</td></tr><tr><td>2014-2015</td><td>51.76</td><td>13.92</td><td>8.8</td><td>1.35</td><td>23.90</td><td>3. 0</td></tr><tr><td>2015-016</td><td>45.10</td><td>10.54</td><td>9.28</td><td>1.05</td><td>22.04</td><td>2.20</td></tr><tr><td>2016-2017</td><td>63.24</td><td>191</td><td>13.81</td><td>4.30</td><td>22.86</td><td>.27</td></tr><tr><td>TOTAL</td><td>160.11</td><td>43.46</td><td>31.88</td><td>6.0</td><td>68.80</td><td>9.27</td></tr><tr><td>% कार्गो</td><td></td><td>27.15</td><td>19.91</td><td>4.18</td><td>42.97</td><td>5.79</td></tr><tr><td>% एचएमसी</td><td>अ + ब + द</td><td>90</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>% पोत गियर</td><td>स + ध</td><td>10</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>% शोर हैंडलिंग</td><td>द + ध</td><td>49</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table> <div>बल्क सामग्री हैंडलिंग सिस्टम को छोड़कर सेवाओं का लाभ उठाने वाली सेवाओं के टन भार और सेवाओं का प्रतिशत का विवरण जैसे कि एचएमसी के साथ स्टीवेडोरिंग, स्टीवेडोरिंग जहाज़ गियर के साथ और किनारे से निपटने वाली सेवाओं के साथ, वर्ष 2014 से 2017 के लिए उपलब्ध कराए गए हैं।.</div> <table><tr><th rowspan="2">वित्तीय वर्ष</th><th rowspan="2">संचलित की गई कुल मात्रा (बीएमएचएस के अलावा)</th><th colspan="4">कार्गो जिसके द्वारा संचलित किया गया</th></tr><tr><th>एचएमसी के साथ स्टीवेडोरिंग</th><th>पोत गियर के साथ स्टीवेडोरिंग</th><th>एचएमसी + शोर हैंडलिंग</th><th>पोत गियर + शोर हैंडलिंग</th></tr><tr><td></td><td></td><td>(अ)</td><td>(ब)</td><td>(सु)</td><td>(द)</td></tr><tr><td>2014-2015</td><td>37.84</td><td>.80</td><td>1.35</td><td>23.9</td><td>3.80</td></tr><tr><td>20 5-</td><td>34.56</td><td>9.28</td><td>1.05</td><td>22.04</td><td>2.20</td></tr></table>	वित्तीय वर्ष	संचलित की गई कुल मात्रा	कार्गो द्वारा संभाला					बीएमएचएस	एचएमसी के साथ स्टीवेडोरिंग	पोत गियर के साथ स्टीवेडोरिंग	एचएमसी + शोर हैंडलिंग	पोत गियर + शोर हैंडलिंग			(अ)	(ब)	(सु)	(द)	(ध)	2014-2015	51.76	13.92	8.8	1.35	23.90	3. 0	2015-016	45.10	10.54	9.28	1.05	22.04	2.20	2016-2017	63.24	191	13.81	4.30	22.86	.27	TOTAL	160.11	43.46	31.88	6.0	68.80	9.27	% कार्गो		27.15	19.91	4.18	42.97	5.79	% एचएमसी	अ + ब + द	90					% पोत गियर	स + ध	10					% शोर हैंडलिंग	द + ध	49					वित्तीय वर्ष	संचलित की गई कुल मात्रा (बीएमएचएस के अलावा)	कार्गो जिसके द्वारा संचलित किया गया				एचएमसी के साथ स्टीवेडोरिंग	पोत गियर के साथ स्टीवेडोरिंग	एचएमसी + शोर हैंडलिंग	पोत गियर + शोर हैंडलिंग			(अ)	(ब)	(सु)	(द)	2014-2015	37.84	.80	1.35	23.9	3.80	20 5-	34.56	9.28	1.05	22.04	2.20
वित्तीय वर्ष	संचलित की गई कुल मात्रा	कार्गो द्वारा संभाला																																																																																																							
		बीएमएचएस	एचएमसी के साथ स्टीवेडोरिंग	पोत गियर के साथ स्टीवेडोरिंग	एचएमसी + शोर हैंडलिंग	पोत गियर + शोर हैंडलिंग																																																																																																			
		(अ)	(ब)	(सु)	(द)	(ध)																																																																																																			
2014-2015	51.76	13.92	8.8	1.35	23.90	3. 0																																																																																																			
2015-016	45.10	10.54	9.28	1.05	22.04	2.20																																																																																																			
2016-2017	63.24	191	13.81	4.30	22.86	.27																																																																																																			
TOTAL	160.11	43.46	31.88	6.0	68.80	9.27																																																																																																			
% कार्गो		27.15	19.91	4.18	42.97	5.79																																																																																																			
% एचएमसी	अ + ब + द	90																																																																																																							
% पोत गियर	स + ध	10																																																																																																							
% शोर हैंडलिंग	द + ध	49																																																																																																							
वित्तीय वर्ष	संचलित की गई कुल मात्रा (बीएमएचएस के अलावा)	कार्गो जिसके द्वारा संचलित किया गया																																																																																																							
		एचएमसी के साथ स्टीवेडोरिंग	पोत गियर के साथ स्टीवेडोरिंग	एचएमसी + शोर हैंडलिंग	पोत गियर + शोर हैंडलिंग																																																																																																				
		(अ)	(ब)	(सु)	(द)																																																																																																				
2014-2015	37.84	.80	1.35	23.9	3.80																																																																																																				
20 5-	34.56	9.28	1.05	22.04	2.20																																																																																																				

		<table><tr><td>2016</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>2016-2017</td><td>4.24</td><td>13.81</td><td>4.30</td><td>22. 6</td><td>3.27</td></tr><tr><td>TOTAL</td><td>116.65</td><td>31.88</td><td>6.70</td><td>8.80</td><td>9.27</td></tr><tr><td>% कार्गो</td><td></td><td>27.33</td><td>5.74</td><td>58.98</td><td>7.95</td></tr><tr><td>% एचएमसी</td><td>अ + व + स</td><td></td><td>86.31</td><td></td><td></td></tr><tr><td>% पोत गियर</td><td>व + द</td><td></td><td>13.69</td><td></td><td></td></tr><tr><td>% शोर हैंडलिंग</td><td>स + द</td><td></td><td>66.93</td><td></td><td></td></tr></table> <p>ग्राहकों द्वारा प्रयोग वास्तविक तट हैंडलिंग सेवाओं के आधार पर और अनुमानित यातायात वृद्धि को देखते हुए, यह अनुमान लगाया गया है कि कार्गो का 90% हार्बर मोबाइल क्रेन, 70% तट हैंडलिंग सेवाओं का लाभ उठाएगा। चूंकि भार सेवाएं वैकल्पिक है, यह अनुमान लगाया गया है कि 50% ग्राहक इस सेवा का लाभ उठायेगे।</p>	2016						2016-2017	4.24	13.81	4.30	22. 6	3.27	TOTAL	116.65	31.88	6.70	8.80	9.27	% कार्गो		27.33	5.74	58.98	7.95	% एचएमसी	अ + व + स		86.31			% पोत गियर	व + द		13.69			% शोर हैंडलिंग	स + द		66.93		
2016																																												
2016-2017	4.24	13.81	4.30	22. 6	3.27																																							
TOTAL	116.65	31.88	6.70	8.80	9.27																																							
% कार्गो		27.33	5.74	58.98	7.95																																							
% एचएमसी	अ + व + स		86.31																																									
% पोत गियर	व + द		13.69																																									
% शोर हैंडलिंग	स + द		66.93																																									
(iv).	2017-18 से 2019-20 के वर्षों के लिए, वीपीएसएल ने, कार्गो के लिए पट्टे किराए का अनुमान वीएमएचएस कार्गो के अलावा, कथित कार्गो का २० प्रतिशत अतिरिक्त भूमि का अनुमान लगते हुए एक्जिम पार्क में भण्डारण सुविधा प्राप्त करेगा। इस संबंध में, निम्नलिखित बिंदुओं को स्पष्ट किया जा सकता है:																																											
	<p>(अ). वीएसपीएल ने अपने प्रस्ताव के पारा 5 में कहा गया है कारणों के लिए, अतिरिक्त भूमि के विकास के लिए पिछले टेरिफ चक्र के दौरान पेश किए गए पूंजीगत व्यय को अपनाया नहीं जा सका। इसके अलावा, अनिश्चितता के कारण, वीएसपीएल ने कहा है कि समय के लिए अतिरिक्त भूमि का विकास स्थगित किया जा रहा है। वीएसपीएल ने अपने प्रस्ताव में यह भी कहा है कि बुनियादी ढांचा सुविधाओं जैसे कि सड़क, रेल लाइन लिंक आदि को जोड़ने के लिए लाइसेंसधारी द्वारा अभी तक उपलब्ध नहीं कराया गया है। उपरोक्त परिस्थितियों में, वीएसपीएल यह पुष्टि करने के लिए कि क्या अतिरिक्त भूमि का उपयोग स्टेकिंग उद्देश्य के लिए किया जा सकता है और और वर्ष 2017-18 से 2019-20 के वर्षों से वीएसपीएल द्वारा भूखंड किराया आय का अनुमान है क्रम में है।</p>	<p>एक्जिम पार्क में आवंटित भूमि खराब मिट्टी की गुणवत्ता के साथ बहुत कम है और अपेक्षाकृत लागत से भारी विकास लागत की आवश्यकता होती है। इसके पहले एचपीसीएल द्वारा बिछाई गई मौजूदा रेलवे लाइनों से हमारी जमीन तक रेलवे लाइन खींचने का प्रस्ताव किया गया था रेलवे ट्रैक की कम दूरी पर ले-ऑफ प्वाइंट से बड़े पूंजी व्यय को बचाने के लिए। लेकिन, एचपीसीएल द्वारा सहमति नहीं दी गई थी और वीएसपीएल को वीपीटी की साइडिंग पर लंबी दूरी से लंबी दूरी के लिए रेलवे लाइन का निर्माण करना आवश्यक था जिससे अनुमानित पूंजीगत व्यय में काफी बढ़ोतरी हो गई है।</p> <p>गहन प्रतिस्पर्धा के मद्देनजर, ग्राहक एक्जिम पार्क में कार्गो के परिवहन की लागत को सहन करने के लिए तैयार नहीं हैं।</p> <p>इस बीच, बोस्टन कंसल्टिंग ग्रुप की रिपोर्ट के आधार पर, वीपीटी ने अपने टर्मिनल के आसपास के क्षेत्र में वीजीसीबी और अदानी को अतिरिक्त भूमि आवंटित करने का निर्णय लिया। वीएसपीएल ने वीपीटी से परिवहन लागत और पर्यावरणीय मुद्दों को बचाने के लिए इसके आसपास के क्षेत्र में अतिरिक्त भूमि आवंटित करने का अनुरोध किया और वीपीटी ने तदनुसार वीजीसीबी, अदानी और वीएसपीएल को अतिरिक्त भूमि आवंटन के लिए अपने बोर्ड की मंजूरी के साथ सरकार को प्रस्ताव भेजे। इस विकास को देखते हुए और भू-नीति, 2014 के आधार पर हालिया टेरिफ आदेश के अनुसार पट्टे पर किराया में पर्याप्त वृद्धि और हमारे आसपास के क्षेत्र में लंबित ताजा आवंटन, वीएसपीएल ने 01.4.2017 से प्रभावी एक्जिम पार्क में आवंटित 30 एकड़ जमीन के 21 एकड़ जमीन को आत्मसमर्पित कर दिया है। 2017-18 से 2019-20 के लिए साजिश रकम आय का अनुमान लगाया गया है ताकि उन ग्राहकों को लक्षित किया जा सके जिनकी लंबी अवधि के भंडारण की आवश्यकता होती है और वे क्रम में पाए जाते हैं।</p> <p><u>परिशिष्ट -VI</u></p>																																										
	(आ). अतिरिक्त भूमि से प्लॉट किराया राजस्व का आकलन करने के लिए कहे प्रतिशत पर पहुंचने का आधार समझाया जा सकता है।	हमारे मार्केटिंग टीम से फीडबैक के आधार पर हमारा आकलन है।																																										

(इ).	प्लाट रेंट राजस्व अनुमान से, ऐसा लगता है कि वर्ष 2017-18 से 60% कार्गो जो की वीएमएचएस का नहीं है अतिरिक्त भंडारण सुविधा का लाभ उठाएगा निर्धारित अवधि के लिए यानी 60% कार्गो भंडारण सुविधा का लाभ उठाएगा और 20% कार्गो अतिरिक्त जमीन पर भंडारण का लाभ उठाएगा। कृपया पुष्टि करें कि उपर्युक्त समझ सही है।	हाँ ऊपर समझ सही है। लेकिन संशोधित अनुमानों के अनुसार, वीएमएचएस कार्गो के अलावा कार्गो का 70% निर्धारित शुल्क अवधि से अधिक भंडारण सुविधा का लाभ उठाएगा यानी, 70% कार्गो मौजूदा भंडारण सुविधा का लाभ उठाएगा और 10% कार्गो अतिरिक्त जमीन पर भंडारण का लाभ उठाएगा, जिसके लिए लंबे भंडारण अवधि की आवश्यकता है। वीपीटी को 21 एकड़ जमीन के आत्मसमर्पण के मद्देनजर वीएसपीएल ने भंडारण सुविधा 20% से घटाकर 10% कर दी है।																																										
(v).	वीएसपीएल ने अनुलग्नक - VI में कहा है कि कम दरों के कारण राजस्व पर प्रभाव या उच्चतम छूट को सेल से 2017-18 से 2019-20 के प्रत्येक वर्ष के लिए रु.4.22 करोड़ पर अनुमानित अनुमान लगाया गया है और उन्होंने अनुरोध किया है कि टैरिफ संशोधन में इस काल्पनिक आय पर विचार नहीं किया जाये। यह अनुरोध हमें स्पष्ट नहीं है	<p>चालू वर्ष के दौरान, हमने सेल के साथ समझौता किया है लघु अवधि अनुबंध कि लिए जिसमे उनके कोकिंग कोल पैनामाक्स जहाजों को संभालना है, 3 साल तक जो न्यूनतम 2 एमएमटी प्रति वर्ष के लिए रु.172.53 पीएमटी अनुबंध है।</p> <p>हालांकि, आय अनुमान में, वीएसपीएल ने अगले तीन सालों के लिए सेल के लिए सहमति के वास्तविक सामग्री के बजाय थोक सामग्री हैंडलिंग सिस्टम के उपयोग के लिए एसओआर में निर्धारित दर के अनुसार अनुमान लगाया है। थोक सामग्री हैंडलिंग सेवाओं के कारण आय अनुमान में दिखाए गए निम्नलिखित काल्पनिक आय, टैरिफ संशोधन के दौरान हटाए जा सकते हैं।</p> <table><tr><th>से</th><th>तक</th><th>अनुमानित मात्रा (रु. लाख में)</th><th>सहमत दर पीएमटी</th><th>टीएमपी दर पीएमटी</th><th>छूट पीएमटी</th><th>कुल राशि रु. करोड़ में</th></tr><tr><td>01.4.1</td><td>18.4.17</td><td>7.50</td><td>172.50</td><td>201.00</td><td>28.50</td><td>2.14</td></tr><tr><td>19.4.17</td><td>31.03 18</td><td>12.50</td><td>172.53</td><td>201.00</td><td>28.47</td><td>3.56</td></tr><tr><td>01.4.18</td><td>31.03.19</td><td>20.00</td><td>172.53</td><td>201.00</td><td>28.47</td><td>5.69</td></tr><tr><td>01.4.19</td><td>31.03.20</td><td>20.00</td><td>172.53</td><td>201.00</td><td>28.47</td><td>5.69</td></tr><tr><td></td><td></td><td>60.00</td><td>172.52</td><td>201.00</td><td>28.48</td><td>17.08</td></tr></table> <p>जैसा कि हमारे अंतिम टैरिफ प्रस्ताव में प्रस्तुत किया गया है, सेल एकमात्र प्रमुख ग्राहक है, जो कि पांच लाख टन प्रति वर्ष के लिए वाईजेग पोर्ट में पनामैक्स जहाजों के माध्यम से कोकिंग कोल का आयात करता है। मैकेनाइज्ड हैंडलिंग सिस्टम के साथ हमारा ईक्यू-8 बर्थ 31.1.2005 को दर्ज किए गए 30 साल के दीर्घकालिक समझौते के मद्देनजर सेल की आवश्यकता के अनुसार अनुकूलित है। हालांकि, वीपीटी ने नेविगेशन चैनलों को गहराई से न होने के कारण कहा अनुबंध रोक दिया गया है और वर्तमान में वीएसपीएल सेल के साथ स्वीकार्य शर्तों पर विभिन्न अल्पकालिक समझौतों में प्रवेश करने के लिए सहमति देकर सेल को बनाए रखने में सक्षम है। अन्यथा, ईक्यू-8 की प्रोजेक्ट की सुविधा काफी कम उपयोग हो पाएगी। तदनुसार, सेल के लिए डिस्काउंट या उच्च छूट देने के लिए वीएसपीएल का यह न तो विवेकाधिकार है और न ही वाणिज्यिक निर्णय है।</p> <p>यह हमारे सविमथन, माना जाता है कि टैरिफ दिशानिर्देश 2.16.1 खंड हैं, जो एसओआर में निर्धारित दरों को उच्चतम दरें हैं और रिबेट / डिस्काउंट फर्श स्तर पर प्रतिबंध है, उसका मतलब ये नहीं है की टैरिफ निर्धारण के दौरान वास्तविक आय की गणना के लिए ऐसी छूट / रिबेट को मान्यता नहीं दी जाएगी।</p> <p>यह ध्यान देने योग्य है कि दिनांक 24.7.15 के टीएमपी No.46/2015-एमआइएससी संचार के अनुसार, ऑपरेटर द्वारा केवल वास्तविक आय को अर्जित किया जाता है और विचारणीय आय नहीं। इसलिए, हम पहले से प्रवेश किए गए समझौते के अनुसार सेल से एकत्रित होने वाली फर्म दर को ध्यान में रखते हुए, हमारी प्रोजेक्शन में सेल से उपरोक्त कथित आय का बहिष्कार करने के लिए अनुरोध करते हैं, 2017-18 से 2019-20 तक।</p>	से	तक	अनुमानित मात्रा (रु. लाख में)	सहमत दर पीएमटी	टीएमपी दर पीएमटी	छूट पीएमटी	कुल राशि रु. करोड़ में	01.4.1	18.4.17	7.50	172.50	201.00	28.50	2.14	19.4.17	31.03 18	12.50	172.53	201.00	28.47	3.56	01.4.18	31.03.19	20.00	172.53	201.00	28.47	5.69	01.4.19	31.03.20	20.00	172.53	201.00	28.47	5.69			60.00	172.52	201.00	28.48	17.08
से	तक	अनुमानित मात्रा (रु. लाख में)	सहमत दर पीएमटी	टीएमपी दर पीएमटी	छूट पीएमटी	कुल राशि रु. करोड़ में																																						
01.4.1	18.4.17	7.50	172.50	201.00	28.50	2.14																																						
19.4.17	31.03 18	12.50	172.53	201.00	28.47	3.56																																						
01.4.18	31.03.19	20.00	172.53	201.00	28.47	5.69																																						
01.4.19	31.03.20	20.00	172.53	201.00	28.47	5.69																																						
		60.00	172.52	201.00	28.48	17.08																																						

		परिशिष्ट - VII																																																	
(vi).	प्राधिकरण ने वीपीटी और वीओटी ऑपरेटरों के लिए इस कार्य के लिए वीपीटी द्वारा प्राधिकृत 8 फरवरी, 2017 के आदेश संख्या टीएमपी /34/2016-वीपीटी के माध्यम से धूल कार्गो को कवर करने के लिए रु.5/- प्रति टन की मंजूरी दी है। यह देखा गया है कि वीएसपीएल ने इस मद से आय का अनुमान नहीं लगाया है जो वर्तमान दरों पर आय पेश करते हुए मौजूदा दर है। वीएसपीएल इस आइटम से मौजूदा अनुमान में दरों पर राजस्व आय जोड़ेगा।	वीपीटी परिपत्र के अनुसार रु.5 पीएमटी का तिरपाल कवरेज के अनुमान के मुताबिक है। तारपोलिन कवरेज इनकम को तदनुसार संशोधित किया मौजूदा दरों पर।																																																	
(vii).	इस बात की पुष्टि करें की अनुमानित आय वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए वीएसपीएल के मौजूदा एसओआर में निर्धारित दरों पर आधारित है। पोर्ट ट्रस्ट्स/ वीओटी ऑपरेटरों के लिए उपलब्ध लचीलेपन के कारण, 2014-15 से 2016-17 के वर्षों में वीएसपीएल द्वारा दी गई आय के अनुमानों को टैरिफ में कमी / रियायत, अगर कोई हो, तो सुनिश्चित करें।	यह पुष्टि की है कि आय 2017-18 से 2019-20 के लिए अनुमानित मौजूदा एसओआर में निर्धारित दरों के आधार पर अनुमानित है। यह भी पुष्टि की जाती है कि आय के अनुमान में टैरिफ में कमी / रियायतें नहीं दी गईं।																																																	
(viii).	(अ). कृपया व्याख्या करें की बर्थ किराया आय (बीएमएचएस में कोयले के लिए 24000 टन/दिन, कोयले के लिए 21850 टन/दिन, उर्वरक के लिए 8000 टन/दिन, भाप का कोयला के लिए 16255 टन, पेट कोक के लिए 15180 टन/दिन, जिप्सम के लिए 15786 टन/दिन, 13432 टन /लौह अयस्क के लिए दिन, मैंगनीज अयस्क के लिए 11544 टन/दिन और अन्य कार्गो के लिए 7600 टन / दिन) की गणना के लिए हैंडलिंग दर के आधार कैसे माना गया है (जैसा कि प्रस्ताव की सॉफ्ट कॉपी से देखा गया है)। कृपया पुष्टि करें कि बर्थ किराया आय का आकलन करने के लिए संभालने वाली दर पिछले वर्ष 2014-17 से 2016-17 तक प्राप्त वास्तविक प्रबंधन दर के अनुरूप है।	अंतिम टैरिफ चक्र के लिए प्राप्त की गयी औसत निर्वहन दर का विवरण निम्न हैं <table><tr><th rowspan="2">कार्गो</th><th colspan="4">औसत डिस्चार्ज दर</th></tr><tr><th>2014-15</th><th>2015-16</th><th>2016-17</th><th>औसत</th></tr><tr><td>कोकिंग कोल</td><td>21,533</td><td>21,565</td><td>22,720</td><td>21,940</td></tr><tr><td>स्टीम कोयला</td><td>13,982</td><td>18,483</td><td>16,176</td><td>16,214</td></tr><tr><td>जिप्सम</td><td>11,970</td><td>18,243</td><td>15,782</td><td>1 331</td></tr><tr><td>मैंगनीज अयस्क</td><td>12,796</td><td>2,883</td><td>12, 79</td><td>12,586</td></tr><tr><td>आयरन ओर</td><td></td><td>12,887</td><td>16,973</td><td>14,930</td></tr><tr><td>पैटकोक</td><td>11,490</td><td>17,486</td><td>16,447</td><td>15,141</td></tr><tr><td>फर्टीलाइज़र्स</td><td>8,302</td><td>10,893</td><td>-</td><td>9,597</td></tr><tr><td>अन्य</td><td>7,302</td><td>8,432</td><td>10,681</td><td>8,805</td></tr></table> लागत वक्तव्य में, बर्थ किराया की आय अनुमानित उत्पादकता स्तर पर आधारित है, जैसा कि औसत विच्छेद दर के बजाय फॉर्म 1 में उल्लिखित है।	कार्गो	औसत डिस्चार्ज दर				2014-15	2015-16	2016-17	औसत	कोकिंग कोल	21,533	21,565	22,720	21,940	स्टीम कोयला	13,982	18,483	16,176	16,214	जिप्सम	11,970	18,243	15,782	1 331	मैंगनीज अयस्क	12,796	2,883	12, 79	12,586	आयरन ओर		12,887	16,973	14,930	पैटकोक	11,490	17,486	16,447	15,141	फर्टीलाइज़र्स	8,302	10,893	-	9,597	अन्य	7,302	8,432	10,681	8,805
कार्गो	औसत डिस्चार्ज दर																																																		
	2014-15	2015-16	2016-17	औसत																																															
कोकिंग कोल	21,533	21,565	22,720	21,940																																															
स्टीम कोयला	13,982	18,483	16,176	16,214																																															
जिप्सम	11,970	18,243	15,782	1 331																																															
मैंगनीज अयस्क	12,796	2,883	12, 79	12,586																																															
आयरन ओर		12,887	16,973	14,930																																															
पैटकोक	11,490	17,486	16,447	15,141																																															
फर्टीलाइज़र्स	8,302	10,893	-	9,597																																															
अन्य	7,302	8,432	10,681	8,805																																															
	(आ). यह देखा जाता है कि उत्पादकता स्तर में कोई मेल नहीं है जो बर्थ किराया आय के अनुमान के लिए माना जाता है और जो लक्षित उत्पादकता स्तर पर शीर्षक के तहत सीरियल नंबर 6 पर फॉर्म 1 में दर्शाया गया था। बेमेल के कारणों को समझाया जाये।	आधार उत्पादकता स्तर पर लक्षित, बर्थ किराया अनुमान संशोधित हैं।																																																	
	(इ). वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए बर्थ भाडे से आय पर पहुंचने के लिए दी गई विनिमय दर 1 यूएस \$ = रु.67.17 है। वीएसपीएल इसे प्रचलित विनिमय दर से अद्यतन कर सकता है।	रु. 64.02 की मौजूदा विनिमय दर के साथ अद्यतन																																																	

(6).	परिचालन लागत:	
(i).	<p>खंड 2.5.1 के संदर्भ में 2005 के टैरिफ दिशानिर्देशों के अनुसार, भारत सरकार द्वारा घोषित सभी वस्तुओं के लिए होलसेल प्राइस इंडेक्स(डब्ल्यूपीआई) के मौजूदा आंदोलन के संबंध में व्यय का अनुमान प्रत्याशा के अनुरूप होना चाहिए। टैरिफ मामलों के लिए सभी वस्तुओं के लिए थोक मूल्य सूचकांक प्राधिकरण द्वारा निर्धारित वर्ष 2017-18 में तय किया गया 2% है जिसे सभी प्रमुख पोर्ट ट्रस्टों को सूचित किया गया है और वीपीएलएल सहित बीओटी ऑपरेटरों को हमारा पत्र सं. टीएमपी/27/2005-एमआइएससी दिनांकित 26 मई 2017 को देखें। इसलिए, वर्ष 2017-18 से 2019-20 के वर्षों के लिए परिचालन लागत के अनुमान में वार्षिक वृद्धि को तदनुसार संशोधित किया जाना है।</p>	वर्ष 2017 से 2020 के लिए अनुमानित लागत को संशोधित किया गया है 2% वृद्धि के साथ।
(ii).	<p>जैसा कि पहले कहा गया है, 2017-18 से 2019-20 के वर्षों के सभी खर्चों के अनुमानों की समीक्षा की जा सकती है और 2016-17 वास्तविकों के आधार पर संशोधित किया जा सकता है।</p>	समीक्षा की गई और संशोधित अनुमान संग्रह है।
(iii).	ऑपरेटिंग और डायरेक्ट लेबर:	
	<p>(अ). वीएमएचएस में कोकिंग कोल के लिए रु.8.50 प्रति टन की बेस यूनिट श्रम लागत (जैसा कि प्रस्ताव की सॉफ्ट कॉपी से देखा गया है) और रु.4.32 प्रति टन अन्य कार्यों के लिए वर्ष 2017-18 के लिए ऑपरेटिंग और डायरेक्ट श्रम लागत का आकलन करने का विचार किया है और 2018-19 और 2019-20 के वर्षों के लिए 2.46% प्रतिवर्ष से बढ़ाया जाएगा। इस संबंध में, इस सम्बन्ध में वीएसपीएल आधार इकाई श्रम लागत पर पहुंचने का आधार प्रस्तुत करें। वीएसपीएल भी अनुबंध की प्रतियां प्रस्तुत करने के लिए, यदि कोई हो, आउटसोर्सिंग एजेंसी / एजेंसियों के साथ दर्ज किया जाए और, ऑपरेटिंग और प्रत्यक्ष श्रम लागत का आकलन करने के लिए आउटसोर्सिंग अनुबंध में दर के साथ अपनाई गई यूनिट दर को जोड़ना। अनुबंध की वैधता अवधि बताएं।</p>	<p>टीएमपी द्वारा ऊपर उल्लिखित अनुसार थोक मूल्य सूचकांक में वृद्धि के साथ अनुमानित 2% प्रति वर्ष की बढ़ती कारक के साथ संशोधित किए गए हैं। जहाज के श्रम के लिए 4.32 PMT और वैगन सफाई और कोयले के स्तर के लिए तैनात श्रम के लिए 3.70 पीएमटी।</p> <p>संग्रह आदेश, वर्क आदेशों के साथ जारी किया गया, बोर्ड श्रम की आपूर्ति के लिए मैसर्स क्रीम संसाधन और वैगन लोडिंग के लिए श्रम के लिए मैसर्स ईवर्सन मरीन ट्रेड प्राइवेट लिमिटेड। परिशिष्ट - VIII (ए और बी)</p> <p>इसके बाद, वीएसपीएल ने 02 जनवरी 2018 और 04 जनवरी 2018 के अपने ईमेल के माध्यम से ईवर्सन मरीन ट्रेड प्राइवेट लिमिटेड को वैगन लोडिंग पर मजदूरों की आपूर्ति और जहाज के लिए श्रम की आपूर्ति के लिए मैसर्स क्रीम संसाधनों को काम के आदेश जारी किए गए।</p>
	<p>(आ). प्रतिस्पर्धात्मक बोली लगाने के बाद संबंधित सेवा प्रदाता (ठेकों) / ठेकेदार को शामिल करने की पुष्टि करें और इस तरह के लेनदेन के लिए हस्तलंब दूर संबंध बनाए रखा जाता है, जो आवश्यक दस्तावेजों के साथ समर्थित होना चाहिए, यदि आवश्यक हो।</p>	इस बात की पुष्टि की कि प्रतिस्पर्धी बोली से अनुबंधों को सम्मानित किया जाता है और हस्तलंब दूर संबंधों का पालन किया जाता है।

	(इ). वर्ष 2017-18 के लिए वीएसपीएल द्वारा अपनाई गई 6% वार्षिक वृद्धि और 2018-19 से 2019-20 के वर्षों के लिए पिछले वर्ष के अनुमानों के मुकाबले 2.46% आउटसोर्सिंग अनुबंध में प्रासंगिक प्रावधान के संदर्भ में स्पष्ट किया जा सकता है।	वार्षिक वृद्धि अब संशोधित 2%
(iv).	रखरखाव श्रम:	
	(अ). वीएमएच सिस्टम के लिए रखरखाव	
	(i). जैसा कि प्रस्ताव की सॉफ्ट कॉपी से देखा गया है, रखरखाव श्रम लागत का अनुमान वीएमएच सिस्टम के रखरखाव से संबंधित है जो आउटसोर्स किया गया है। इस बात को स्पष्ट किया जा सकता है कि वर्ष 2017-18 में इस लागत वस्तु का आकलन करने के लिए रु.39.60 लाख पर विचार किया गया आधार दर और इसके बाद के दो वर्षों के लिए 2.46% वार्षिक वृद्धि को अपनाया गया है अर्थात् 2018-19 और 2019-20, इस संबंध में अनुबंध में प्रासंगिक खंड का उद्धरण, वीएसपीएल द्वारा दर्ज आउटसोर्सिंग अनुबंध की प्रति के साथ।	अनुमान 2% वृद्धि के साथ संशोधित किए गए हैं। अनुबंध न्यूनतम मजदूरी और पूरे विक्री मूल्य सूचकांक के आधार पर वार्षिक वृद्धि प्रदान करता है। वीएमएचएस के लिए दर्ज अनुबंध की प्रतिलिपि प्रस्तुत की गई है। <u>परिशिष्ट - IX</u>
	(ii). इस तरह के अनुबंध की वैधता अवधि की पुष्टि करें।	अनुबंध 2023 तक मान्य है। - <u>परिशिष्ट - IX</u>
	(iii). पुष्टि करें कि प्रासंगिक सेवा प्रदाता / ठेकेदार प्रतिस्पर्धात्मक बोली लगाने के बाद लगे हुए हैं और इस प्रकार के लेनदेन के लिए हस्तलंब दूर संबंध बनाए रखा जाना चाहिए जो आवश्यक दस्तावेजों के साथ समर्थित होना चाहिए।	पुष्टि की जाती है कि प्रासंगिक अनुबंध प्रतिस्पर्धी बोली द्वारा दिया गया था और हस्तलंब दूर संबंधों का पालन किया जाता है।
	(व). मैनुअल श्रम संचालन	
	(i). साल 2016-17 के वास्तविक / अनुमानों में तेजी से वृद्धि के लिए वर्ष 2016-17 में रखरखाव श्रम लागत में 79% से 2015-16 के वास्तविक अनुमानों के ऊपर का कारण स्पष्ट किया जाना है।	वित्त वर्ष 16-17 के दौरान, रखरखाव श्रम में युक्त रु. 67,81,607/- का कार्गो कवर करने के लिए टैरिफॉलिन खरीदा गया। पहले के वर्षों में व्यय भंडार में शामिल है- सामान्य व्यय। अब संशोधित।
	(ii). 2017-18 से 2019-20 के अनुमानों को आगे बढ़ाकर 2.46% प्रति वर्ष हो गया है, जिसे पहले 2% प्रतिवर्ष करने पर विचार किया जाये जैसा कि पहले कहा गया है	अनुमान 2% वृद्धि के साथ संशोधित किए गए हैं
(v).	उपकरण चलने की लागत:	
	(अ). ऊर्जा लागत: जैसा कि पहले कहा गया है, प्रति टन बिजली की खपत, ऊर्जा और बिजली की लागत की इकाई दर 2016-17 के वास्तविकता के साथ अपडेट की जानी चाहिए। वर्ष 2017-18 में बिजली की लागत (फॉर्म 3 बी) के अनुमान में	फॉर्म 3 बी प्रति यूनिट लागत के साथ संशोधित किया गया है, जिसमें सभी वर्षों के लिए लोड दर और ईंधन अधिभार शामिल है। वर्तमान यूनिट दर रु. 7.04 (रु. 6.98 + अधिभार रु. 0.06) है। पिछले 3 वर्षों के लिए बिजली शुल्क पर एक विस्तृत विवरण परिशिष्ट - X के रूप में प्रस्तुत

	<p>माना गया बिजली का इकाई दर रु.9.86 प्रति टन है, पिछले वर्ष के वास्तविक/ अनुमानों के मुकाबले 6.17% वृद्धि बताती है और पिछले वर्ष के अनुमानों के अनुसार क्रमशः 2018-19 और 2019-20 के वर्षों के लिए 4.37% और 4.44% तक आगे बढ़े। वर्ष 2017-18 में माना जाने वाला बिजली की इकाई दर, तत्काल पिछले तीन महीनों के हाल के बिलों की प्रतियां के साबित होना चाहिए। 2018-19 और 2019-20 के वर्षों के लिए वीएसपीएल द्वारा विचारित वार्षिक वृद्धि जो स्वीकार्य वार्षिक वृद्धि से परे है, स्वीकार्य वार्षिक वृद्धि कारक पर संशोधित किया जा सकता है।</p>	<p>किया गया है।</p> <p>पिछले 3 महीनों के लिए बिल उपलब्ध हैं।</p>
	(आ). ईंधन खर्चा:	
	(i). वर्ष 2017-18 में माना गया ईंधन की यूनिट की दर को सिद्ध करने के लिए पिछले तीन महीनों से ईंधन बिल की प्रतियां जमा करें।	<p>वास्तविक अपडेट किए गए थे. पिछले 3 महीने का बिल परिशिष्ट - XI के रूप में संलग्न है। इसके बाद, वीएसपीएल ने 03 जनवरी 2018 के अपने ईमेल को दिनांक 29 दिसंबर 2017 के बिल से उद्धृतन करके प्रस्तुत किया है और ईंधन लागत की अनुमानित लागत पर विचार करते हुए रु.56.81 प्रति लीटर के बजाय ईंधन की कीमत रु.63.97 प्रति लीटर पर विचार करने के लिए अनुरोध किया है।</p>
	(ii). वर्ष 2018-19 और 2019-20 के वर्षों के लिए वार्षिक वृद्धि 2% पर विचार की जानी चाहिए जो की पहले वीएसपीएल द्वारा 2.46% विचार की गयी थी।	अनुमान 2% वृद्धि के साथ संशोधित किए गए हैं।
	(आ). मरम्मत और रखरखाव लागत	
	(i). मरम्मत और रखरखाव लागत के अनुमान में एचएमसी के रखरखाव के लिए लेभरर के साथ वार्षिक रखरखाव का एक तत्व शामिल है (जैसा प्रस्ताव के सॉफ्ट कॉपी से देखा गया है) उनके साथ वीएसपीएल द्वारा दर्ज किए गए नए समझौते के अनुसार। कृपया एचएमसी के रखरखाव के लिए लेभरर के साथ वीएसपीएल द्वारा दर्ज अनुबंध समझौते की, एक प्रति प्रस्तुत करें क्रमशः 2017-18 से 2019-20 के लिए अनुमानित 5.18 करोड़ रुपये, रु.5.42 करोड़ और रु.5.66 करोड़ प्रति वर्ष का अनुमान स्पष्ट करने के लिए। इसके अलावा, पुष्टि करें कि प्रतिस्पर्धात्मक बोली प्रक्रिया के बाद समझौते को दर्ज किया गया है।	<p>ओईएम द्वारा मांग की गई अत्यधिक एएमसी लागत को देखते हुए, लेभरर द्वारा मांग की गई अत्यधिक एएमसी लागत को ध्यान में रखते हुए, हमारी क्रेन ने 30000 से अधिक इंजन घंटे दर्ज किए हैं, लीबरर के साथ एएमसी 1.4.17 से नवीनीकरण नहीं किया गया था। क्रेन अब घर में पूर्व लीबियर इंजीनियर की देखरेख में रखे गए हैं और स्पेयरों की सूची लेभरर से ही खरीदी गई है। पिछले वर्षों में एएमसी के तहत प्रयोग किए गए पुर्जों का आधार के रूप में लिया गया है और 2017-18 से 2019-20 के लिए खर्च एएमसी लागत के समान स्तर पर अनुमानित किया गया है।</p> <p>इसके बाद, वीएसपीएल ने 2017-18 से 2019-20 के वर्षों के लिए लेभरर एचएमसी से संबंधित उपकरणों की मरम्मत और रखरखाव की लागत के लिए 03 जनवरी 2018 दिनांकित अपने ईमेल के माध्यम सूचित किया है:</p> <p>(अ). ओईएम द्वारा मांग की गई अत्यधिक एएमसी लागत को देखते हुए, वीएसपीएल क्रेन के रूप में लीबियर ने 30000 से अधिक इंजन घंटे दर्ज किए हैं, लेभरर के साथ एएमसी को 1.4.2016 से नवीनीकृत नहीं किया गया था। क्रेन अब घर में पूर्व लेभरर इंजीनियर की देखरेख में रखे गए हैं और स्पेयरों की सूची लेबियर से ही खरीदी गई है।</p> <p>(आ). वित्त वर्ष 2016-17 के दौरान, वीएसपीएल ने इस खाते पर किसी भी व्यय का भुगतान नहीं किया है क्योंकि क्रेनों की कोई महत्वपूर्ण ब्रेक डाउन नहीं है।</p> <p>31.03.2016 तक, लीबेरर ओईएम के साथ वार्षिक रखरखाव अनुबंध के तहत, वीएसपीएल निश्चित इंजन घंटों के आधार पर राशि चुका रहा है और लीबेरर ने आवश्यकतानुसार सभी पुर्जों की आपूर्ति की है।</p> <p>(आ). मरम्मत की लागत उस प्रकार के ब्रेक डाउन के अधीन होगी जो कि भविष्य में होगी और</p>

		<p>यह इंजन, गियर बॉक्स, टर्बो शुल्क, जीत या अन्य महत्वपूर्ण और महत्वपूर्ण पुर्जों के प्रतिस्थापन के कारण हो सकती है, जो उस वित्तीय वर्ष के दौरान बड़ी रकम हो सकती है।</p> <p>(इ). भविष्य में अप्रत्याशित टूटने के मद्देनजर, पिछले वर्षों में एएमसी के तहत खपत की गई पुर्जों का मूल्य आधार के रूप में लिया गया है और 2017-18 से 2019-20 के लिए एएमसी की कीमत के समान स्तर पर अनुमान लगाया गया है। कुल खर्च संबंधित क्रेन द्वारा नियंत्रित टन भार के आधार पर 3 साल की अवधि के लिए फैला हुआ है।</p>
	<p>(ii). अन्य मरम्मत और रखरखाव लागत के संबंध में, वीएसपीएल ने 2.5 वर्षों के वास्तविक / अनुमानों को अपनाया है [यानी, 2014-15 और 2015-16 और 2016-17 में छह महीने के लिए और 2017-18] की लागत का अनुमान लगाने के लिए 2.46% लगाया। इसके बजाय, वीएसपीएल 2016-17 के वास्तविक आंकड़े ले सकता है और वर्ष 2017-18 के लिए इस मद के आकलन के लिए 2% के स्वीकार्य वृद्धि कारक को लागू कर सकता है। बाद के दो सालों के लिए, वीएसपीएल द्वारा 2.46% के बजाय 2% पर वार्षिक वृद्धि का विचार किया जाए।</p>	<p>अनुमान 2% वृद्धि के साथ संशोधित किए गए हैं।</p>
(vi).	रखरखाव तलकर्मणः	
	<p>(अ). वीएसपीएल द्वारा रखरखाव तलकर्मण का यूनिट दर @ रु. 415384/शिफ्ट वर्ष 2017-18 के लिए और वर्ष 2017-18 के लिए रु. 425602/शिफ्ट, वीपीटी के साथ वीएसपीएल द्वारा दर्ज वर्क ऑर्डर / कॉन्ट्रैक्ट की प्रतियों के साथ प्रमाणित किया जा सकता है क्योंकि इस हेड के तहत कोई भी व्यय 2015-16 और 2016-17 (6 माह तक) में नहीं है।</p>	<p>रखरखाव तलकर्मण लगाया जाता है जब जरूरत पड़ती है और वीपीटी द्वारा जलविज्ञान सर्वेक्षण पर आधारित सलाह दी जाती है। रखरखाव तलकर्मण केवल पोर्ट ड्रेजर द्वारा किया जाता है और कोई कार्य क्रम / अनुबंध वीपीटी के साथ दर्ज नहीं किया जाता है। ड्रेजर की वास्तविक तैनाती की अवधि के आधार पर, वीपीटी ने बिल जारी किया। 2015-16 में किसी भी व्यय को इस हेड के तहत नहीं लिया गया था क्योंकि कैपिटल ड्रेजिंग - 16.10 मीटर तक किया गया था और बर्थ कई दिनों तक बंद कर दिया गया था।</p> <p>अनुमान 2% वृद्धि के साथ संशोधित किए गए हैं।</p> <p><u>परिशिष्ट - XII</u></p>
	<p>(आ). वर्ष 2018-19 से 2019-10 के लिए 2.46% द्वारा अनुरक्षण निकर्षण की इकाई दर में वार्षिक वृद्धि, कार्य क्रम / अनुबंध में प्रावधान के साथ ठहराया जाये।</p>	<p>अनुमान 2% वृद्धि के साथ संशोधित किए गए हैं।</p>
	<p>(इ). रखरखाव ड्रेजिंग के लिए शिफ्टों की संख्या (24 शिफ्ट्स प्रति वर्ष) पर विचार करने का आधार समझाया जाये।</p>	<p>उनके आवधिक जल सर्वेक्षण पर आधारित वीपीटी के निर्देशों के मुताबिक रखरखाव के लिए निकलने का काम किया जाता है और यह मिट्टी के गाद पर निर्भर करता है।</p>
	<p>(ई). पिछले दो सालों 2015-16 और 2016-17 में वीएसपीएल ने इस सिर के तहत किसी भी व्यय का खर्च नहीं उठाया है, अवलोकन के प्रकाश में अनुमानित स्तर पर 2017-18 से 2019-20 के प्रत्येक वर्ष में वीएसपीएल द्वारा रखरखाव की लागत को की पुष्टि करें।</p>	<p>पुष्टि की जाती है कि अनुमानित स्तर पर 2017-18 से 2019-20 के वर्षों में रखरखाव के लिए ड्रेजिंग का अनुमान लगाया जा सकता है।</p>
(vii).	उपकरण किराया प्रभारः	
	<p>(अ). वर्ष 2017-18 से 2019-20 के वर्षों के</p>	<p>कार्य क्रम प्रतियां जुड़ी हुई हैं। लागू वृद्धि के मुताबिक मूल्य संशोधित।</p>

	<p>लिए उपकरण किराया प्रभार अनुमान लगाया गया है, जो विभिन्न सेवाओं के लिए अलग-अलग प्रति टन की दर के आधार पर है। उपकरण दर के मूल्यांकन के आकलन के लिए दी गई इकाई दर कोयले से निपटने और जहाज पर उपकरण में प्रत्येक सेवा के लिए रु.5.50 प्रति टन है, तट संचलन के लिए रु.61 प्रति टन, आंतरिक स्थानांतरण के लिए रु.31 प्रति टन और एचएमसी के किराये के लिए रु.52.10 प्रति टन। खर्चों के अनुमान में अपनाई जाने वाली प्रत्येक यूनिट दर, वीएसपीएल द्वारा दर्ज किए गए किराए के अनुबंध (अनुबंधों) में संबंधित खंड के संदर्भ में अनुबंध (अनुबंधों) में निर्दिष्ट यूनिट दरों के साथ वीएसपीएल द्वारा दर्ज नवीनतम वैध अनुबंध (अनुबंधों) की प्रतियों के साथ प्रमाणित होगी।</p>	<p><u>परिशिष्ट – XIII अ, व और से</u></p> <p>इसके बाद, वीएसपीएल ने दिनांक 02 जनवरी 2018 को अपने ई-मेल के माध्यम से दिनांकित दिनांक 17/01/2013 के अनुसार प्रत्येक वर्क आर्डर, परिशिष्ट दिनांक 25.09.२०१४, वृद्धि दर पर संगड़ना शीट, 01.4.2016 प्रभाव से - रु.52.13 पीएमटी और लिपिक गलती के कारण अनुमान में माना गया रु.52.10 के बजाय रु.52.13 पीएमटी पर दर पर विचार करने का अनुरोध किया।</p>																				
	<p>(आ). कृपया पुष्टि करें कि दरों की प्रतिस्पर्धात्मक और तर्कसंगतता सुनिश्चित करने के लिए प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया के बाद वीएसपीएल द्वारा प्रदत्त अनुबंध को अंतिम रूप दिया गया था।</p>	<p>यह पुष्टि की गई है कि प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया के बाद वीएसपीएल द्वारा प्रदत्त अनुबंध को अंतिम रूप दिया गया था।</p>																				
	<p>(इ). हार्बर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) की किराया लागत के आकलन के लिए, वीएसपीएल ने मान लिया है कि वीएमएचएस कार्गो के अलावा कार्गो यातायात का 88% काम पर रखने वाले एचएमसी की सुविधा का लाभ उठाएंगे। एचएमसी की भावी लागत का आकलन करने के लिए इस प्रतिशत को लागू करने का आधार समझाया जाये।</p>	<p>साल 2014-17 के लिए वास्तविक ब्योरा संशोधित किए गए हैं। जिसके अनुसार 90% कार्गो यातायात एचएमसी सेवाओं का लाभ उठाएगा। जिनमें से 60% किराए पर क्रेन के लिए अनुमानित है। हमारी अपनी क्रेन की उम्र को ध्यान में रखते हुए, एक और नए किराए की क्रेन को शामिल किया गया है और पिछले 3 वर्षों के आधार पर किराए पर क्रेन की वास्तविक तैनाती के बारे में हमने अनुमान लगाया है कि कुल एचएमसी मात्रा का 60% अनुमान है। (कुल मात्रा * एचएमसी सेवाओं का 90% * किराए पर क्रेन का 60% = कुल 54%)</p> <table><tr><th>वित्तीय वर्ष</th><th>कुल मात्रा संभाला गया (लाखों में)</th><th>किराए पर क्रेन द्वारा नियंत्रित मात्रा</th><th>किराए पर क्रेन का %</th></tr><tr><td>2014-2015</td><td>51.76</td><td>23.91</td><td>46.19</td></tr><tr><td>2015-2016</td><td>45.10</td><td>29.23</td><td>64.81</td></tr><tr><td>2016-2017</td><td>63.24</td><td>32.22</td><td>50.94</td></tr><tr><td>कुल</td><td>160.11</td><td>85.36</td><td>53.98</td></tr></table>	वित्तीय वर्ष	कुल मात्रा संभाला गया (लाखों में)	किराए पर क्रेन द्वारा नियंत्रित मात्रा	किराए पर क्रेन का %	2014-2015	51.76	23.91	46.19	2015-2016	45.10	29.23	64.81	2016-2017	63.24	32.22	50.94	कुल	160.11	85.36	53.98
वित्तीय वर्ष	कुल मात्रा संभाला गया (लाखों में)	किराए पर क्रेन द्वारा नियंत्रित मात्रा	किराए पर क्रेन का %																			
2014-2015	51.76	23.91	46.19																			
2015-2016	45.10	29.23	64.81																			
2016-2017	63.24	32.22	50.94																			
कुल	160.11	85.36	53.98																			
(viii).	<p><u>पट्टा किराये:</u></p>																					
	<p>(अ). कृपया पुष्टि करें कि 100 वर्ग मीटर के लिए प्रति सप्ताह रु.90.55 की यूनिट दर अपनाया गया है वीपीटी द्वारा आवंटित 121,700 वर्ग मीटर क्षेत्र के पट्टे पर किराये का आकलन करने के लिए और वीएसपीएल को आवंटित भवन के लिए रु.62,986 प्रति माह लाइसेंस अनुबंध के प्रावधान के अनुरूप है।</p>	<p>वीपीटी को दिए जाने वाले दर पर वीपीटी को दिए गए वास्तविक भुगतान पर पट्टा किराया का अनुमान है। टीएमपी द्वारा अधिसूचित पट्टा किराये की संशोधित टैरिफ नहीं मानी गयी है जैसा कि 11 माह के पट्टे के लिए ही लागू होता है। हमारे विवाद में अलग-अलग टैरिफ वीओटी ऑपरेटरों के लिए निर्धारित किया जाएगा जो की दीर्घकालिक लाइसेंस के आधार पर भूमि को आवंटित करेगा। वीओटी ऑपरेटरों को पोर्ट ज़मीनी भूमि के दीर्घकालिक लाइसेंस के लिए टीएमपी द्वारा कोई टैरिफ तय नहीं किया गया है। इसलिए, लीज का किराया रु.90.55/ प्रति सप्ताह प्रति 100 वर्ग मीटर में प्रदान किया गया है। इस संबंध में, कृपया हमारे पत्र सं. 1207/वित्त/ टीएमपी/16-17 दिनांकित 10.2.17 के पैरा 7 के तहत हमारे विस्तृत विवरण देखें।</p> <p><u>परिशिष्ट - XIV</u></p>																				

		<p>विप्रति और रूढ़िवादी नीति के सिद्धांत के अनुसार वित्त वर्ष 16-17 के खातों की पुस्तकों में वीपीटी परिपत्र के आधार पर टर्मिनल के लिए वीपीटी को लीज किराया रु.195,23,236/- के लिए प्रावधान किया गया था।</p> <p>हालांकि हम उपरोक्त उल्लिखित प्रावधान के बजाय, लागत वक्तव्य में 58,40,566 के वीपीटी को वास्तविक किराया का भुगतान करने का दावा कर रहे हैं।</p>
	<p>(आ). वर्तमान प्रस्ताव में एक्जिम पार्क पर 30.5 एकड़ के अतिरिक्त भूमि के लिए पट्टा किराया का अनुमान लगाया गया है जो कि जुलाई 2015 में ही दर्ज किया गया है और बुनियादी ढांचा सुविधाओं जैसे सड़क, रेल लाइन लिंक आदि को अभी तक लाइसेंसधारी द्वारा प्रदान किया जाना बाकी है। इस संबंध में, निम्नलिखित बिंदुओं को स्पष्ट किया जाना है:</p>	
<p>(i). 15 मई 2015 के आदेश के पैरा 12 (xix) में बताए गए अनुसार, वीएसपीएल द्वारा प्रस्तुतीकरणों पर भरोसा करते हुए कि वीपीटी द्वारा जनवरी 2014 में वीपीटी को ज़मीन आवंटित की गयी है और वीएसपीएल द्वारा वीपीटी को 28 जनवरी 2014 को अतिरिक्त भूमि के आवंटन आदेश के आधार पर अग्रिम लीज किराया आवंटित किया गया है, प्राधिकरण ने वीएसपीएल द्वारा अनुमानित स्तर पर 30.5 एकड़ के अतिरिक्त भूमि पर पट्टा किराया की अनुमति दी थी। वर्तमान संशोधन में, प्रपत्र VII में प्रस्तुत वर्ष 2014-15 के वास्तविक व वास्तविकताओं के अनुमानों में भिन्नता के कारणों से संबंधित अनुलग्नक- IX में वीएसपीएल ने कहा है कि वीएसपीएल ने जमीन के गैर-आवंटन के कारण वर्ष 2014-15 में अतिरिक्त भूमि के लिए वीपीटी को पट्टे पर किराए के लिए कोई भुगतान नहीं किया है। वीएसपीएल के उपरोक्त बयान भूमि आवंटन के बारे में पिछले संशोधन में प्रस्तुत अपनी स्थिति के विपरीत है।</p> <p>वर्ष 2015-16 में, वीएसपीएल ने उक्त भूमि के पंजीकरण के पूरा होने के कारण अतिरिक्त भूमि पर पट्टा किराये का भुगतान न करने का उल्लेख किया है। यह अपने प्रस्ताव के पैरा 5 में वीएसपीएल द्वारा बनाई गई तथ्य के विपरीत है, जिसमें जुलाई 2015 में एक्जिम पार्क की अतिरिक्त भूमि पंजीकृत हुई थी। वर्ष 2016-17, के संबंध में, वीएसपीएल ने अनुबंध- IX में कहा है कि उन्होंने अतिरिक्त भूमि को पट्टा किराये के लिए प्रदान किया है। वर्ष 2016-17 खत्म हो चुका है। वीएसपीएल यह पुष्टि करे कि वीएसपीएल ने</p>	<p>यह एक तथ्य है कि वीपीटी ने 28.1.2014 के अपने पत्र को एक्जिम पार्क पर भूमि के आवंटन के बारे में बताया और वीएसपीएल को सलाह दी कि एक साल के लिए रु.1,32,00,858 प्लस सर्विस टैक्स का भुगतान करना होगा और एक साल का किराया सुरक्षा जमा के रूप में होगा।</p> <p>वीएसपीएल ने तदनुसार 21/04/2014 को रु.1,48,32,484/- का भुगतान किया, एक वर्ष के अनंतिम किराया और 12.02.2014 को रु.1,32,00,858/- जमा किया प्रति सुरक्षा के लिए। बाद में, वीपीटी ने पंजीकरण के लिए पट्टेदारी के काम को अंतिम रूप देने में देरी की और अंतिम पट्टे की देन को केवल वीएसपीएल को 8.6.2015 तरीक को सूचित किया। इसलिए, 2014-15 के लिए कोई किराया नहीं दिया जा सकता है, पट्टे के काम को अंतिम रूप देने के बाद भी पंजीकरण 12 अक्टूबर, 15 को ही पूरा किया जा सका। समझें कि वीपीटी द्वारा देरी कुछ प्रशासनिक कारणों के कारण हुई थी।</p> <p>इस प्रकार, भूमि आवंटन केवल वित्तीय वर्ष 2015-16 के दूसरे छमाही में पूरा किया गया था।</p> <p>चूंकि वीएसपीएल ने वीपीटी से कोई बिल नहीं प्राप्त किया है, इसलिए वीएसपीएल ने जुलाई 2015 से मार्च 2017 तक एक्जिम पार्क में पट्टे के किराए का भुगतान वित्त वर्ष 16-17 के खातों की पुस्तकों में किया है।</p> <p>पाँच वर्ष की अवधि, 2013-18 के लिए भूमि नीति 2014 के अनुसार सभी वीपीटी भूमि के पट्टे के किराये के संशोधन के कारण, टीएएमपी के साथ लंबित, वीपीटी ने 12 अक्टूबर से 15 नवंबर तक कोई भी बिल नहीं बढ़ाया है, अधिकारियों द्वारा टेरिफ ऑर्डर जारी करने के बाद भी। समझने पर, लाइसेंस अनुबंध में हमारे प्रावधानों के संदर्भ में जांच की जा रही है। भुगतान करने के लिए सेवा कर के साथ चालान बढ़ाना भी आवश्यक है और इसलिए भुगतान नहीं किया जा सका और तदनुसार वर्ष 2016-17 में एक्सिम पार्क के कारण रु.2.58 करोड़ की सीमा तक प्रावधान किए गए हैं।</p> <p>2017 से 2020 की अवधि के लिए 9 एकड़ के लिए वीपीटी भूमि नीति के अनुसार औद्योगिक दरों पर एक्जिम पार्क का लीज किराए का अनुमान लगाया गया है। जैसा कि बताया गया है, वीएसपीएल ने 01.4.2017 से 21 एकड़ जमीन वीपीटी को आत्मसमर्पण कर दी है।</p>	

	<p>वर्ष 2014 -15 से 2015-16 तक वीपीटी को आवंटित अतिरिक्त भूमि पर पट्टा किराया दिया है या नहीं। यदि नहीं, तो इसके लिए कारण प्रस्तुत किया जा सकता है। अगर वीएसपीएल ने अतिरिक्त भूमि पर वीपीटी को कोई पट्टे का किराया नहीं दिया है, तो वीएसपीएल ने स्पष्टीकरण दिया है कि वीएसपीएल द्वारा दिए गए सबमिशन के आधार पर टैरिफ संशोधन में अतिरिक्त भूमि पर लीज किराए पर विचार करने के कारण पिछले संशोधन के दौरान वीएसपीएल के लिए लाभ क्यों अर्जित किया गया था लेकिन पट्टे पर वास्तविक में वीपीटी द्वारा भुगतान नहीं किया गया किराया वर्तमान टैरिफ चक्र में पूरी तरह से समायोजित नहीं किया जाना चाहिए।</p>	<p>हमारे नियंत्रण से परे परिस्थितियों के ऊपर, यह जमा किया गया है कि इस खाते में वीएसपीएल को कोई लाभ नहीं मिला है, जैसा कि फॉर्म 3 ए में हमारे समेकित आय और लागत वक्तव्य से देखा जा सकता है।</p>
	<p>(ii). खंड 5.3 लाइसेंस समझौते के लाइसेंसधारक को अतिरिक्त भूमि या अन्य परिसर को पट्टा किराया या अन्य प्रभागों पर उपलब्ध कराने की अनुमति देता है, क्योंकि लाइसेंसर और लाइसेंसधारी के बीच परस्पर सहमति हो सकती है। कृपया 2017-18 से 2019-20 के वर्षों के लिए एक्जिम पार्क में अतिरिक्त भूमि के लिए पट्टे के किराये का आकलन करने के लिए अपनाया गया इकाई दर का आधार बताएं और पुष्टि करें कि यह लाइसेंस अनुबंध के प्रावधानों के अनुरूप है। यदि वीपीटी भूमि के लिए प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित पट्टा किराया माना जाता है तो प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित आदेश से अपनाई गई दर का संदर्भ दें।</p>	<p>जैसा कि ऊपर बताया गया है।</p>
	<p>(iii). वर्तमान संशोधन में भी, वीएसपीएल ने कारणों के लिए, प्रस्ताव के पैरा 5 में कहा है कि एक्जिम पार्क में अतिरिक्त भूमि का विकास वर्तमान टैरिफ चक्र में अमल नहीं किया जाएगा। वीएसपीएल इस बात की पुष्टि भी करेगा की वीपीटी द्वारा वीएसपीएल को आवंटित अतिरिक्त भूमि किस उद्देश्य से उपयोग की जा रही है भंडारण उद्देश्य के लिए उक्त भूमि के विकास तक।</p>	<p>जैसा कि ऊपर बताया गया और उपरोक्त पैरा (iv) (ए) के तहत बताया गया है, एक्जिम पार्क में 30 एकड़ में से, 21 एकड़ 1.4.2017 को समर्पण किया गया है और शेष 9 एकड़ भंडारण के प्रयोजन के लिए उपयोग किया जा रहा है और उस आधार पर भंडारण आय एक्जिम पार्क की जमीन से अनुमान लगाया गया है। परिवहन लागत को बचाने के लिए हमारे आसपास के इलाकों में अतिरिक्त भूमि का आवंटन लंबित किया गया है।</p>
(ix).	<p><u>इनश्योरेंस:</u></p>	
	<p>(अ). वीएसपीएल ने वर्ष 2017-18 के लिए रु. 65.34 लाख बीमा लागत पर विचार किया है और पिछले वर्ष के अनुमानों के अनुसार, 2018-19 और 2019-20 के प्रत्येक वर्ष के लिए 2.46% से आगे बढ़ेगा। 2016-17 और 2017-18 वर्षों के लिए लागत वक्तव्य में वर्णित आंकड़ों को सही करने के लिए 2016-17 और 2017-18 वर्ष के दौरान लिया गया प्रासंगिक बीमा कवर की एक प्रति प्रस्तुत करें।</p>	<p>बीमा की प्रतियां परिशिष्ट-XV के रूप में प्रस्तुत की गयी हैं।</p>

	(आ). वर्ष 2016-17 के लिए टर्मिनल की प्रतिस्थापन लागत का विचार, अनुमानित बीमा के लिए मूल्य में कमी के बजाय उचित हो सकता है।	लाइसेंस अनुबंध के प्रावधानों के अनुसार प्रतिस्थापन लागत पर बीमा किया गया है और दावे के दौरान बीमा के तहत नुकसान से बचने के लिए है।				
	(इ). स्पष्ट करें कि बीमा प्रीमियम के आकलन के उद्देश्य से डब्ल्यूपीआई वृद्धि कैसे प्रासंगिक है।	अनुमान 2% वृद्धि के साथ संशोधित किए गए हैं।				
(x).	<u>मूल्यहास:</u>					
	(अ). टैरिफ दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 के अनुसार, मूल्यहास की कम्पनी अधिनियम के अनुसार जीवन मानकों के साथ सीधी रेखा पद्धति पर या लाइसेंस समझौते में निर्धारित जीवन मानकों के आधार पर गणना की जानी चाहिए जो भी उच्च है। कृपया पुष्टि करें कि गणना की गई मूल्यहास 2005 के टैरिफ दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 के अनुरूप है।	यह पुष्टि की जाती है कि 2005 के टैरिफ दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 के अनुसार मूल्यहास की गणना की गई है।				
	(आ). कंपनी अधिनियम, 2013 को कॉर्पोरेट मामलों के मंत्रालय ने घोषित कर दिया है। कृपया, वह कंपनी अधिनियम 2013 के प्रावधानों पर आधारित वीएसपीएल द्वारा मानी गई मूल्यहास दर की पुष्टि करें। कंपनी अधिनियम 2013 में निर्धारित संपत्तियों के उपयोगी जीवन के आधार पर वीएसपीएल द्वारा अपनाई गई मूल्यहास दर का, कंपनी अधिनियम 2013 के कथित मूल्यहास अनुसूची में संबंधित वस्तुओं के संदर्भ देते हुए, संकेत दें।	पुष्टि की जाती है कि मानी गई अवमूल्यन दर, संपत्तियों के उपयोगी जीवन के आधार पर कंपनी अधिनियम 2013 के प्रावधानों पर आधारित हैं। हालांकि, आई एन डी एसएस के अनुसार संपत्तियों के वर्गीकरण में एक बदलाव है जो वित्तीय वर्ष 2016-17 से कंपनी अधिनियम, 2013 के अनुसार वीएसपीएल का पालन करेगा। 2016-17 के ऑडिट किए गए वित्तीय मामलों में लाइसेंस की अवधि के दौरान परिरक्षण के लिए परियोजना बर्थ और प्लॉट एंड इन्क्रिपमेंट को अमूर्त संपत्ति के रूप में वर्गीकृत किया गया है।				
(xi).	<u>वित्तीय और विविध आय (एफएमआई):</u> 2017-18 से 2019-20 के वर्षों के लिए किसी भी एफएमआई आय का अनुमान नहीं लगाने के कारणों को समझाओ।	अगले 3 वर्षों के लिए इस तरह की कोई आय अनुमानित नहीं है क्योंकि आय आकस्मिक और गैर-आवर्ती प्रकृति है।				
(7).	<u>नियोजित पूंजी:</u>					
(i).	पिछले टैरिफ चक्र में स्वीकृत वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए सकल ब्लॉक के अतिरिक्त कुल मिलाकर रु. 7949.26 लाख, वर्ष 2014-15 और 2015-16 के सकल ब्लॉक के लिए वास्तविक जोड़ों की कुल राशि और 2016-17 के अनुमानों का अनुमान 17.30 लाख है। परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉक में वास्तविक जोड़ व्यापक रूप से भिन्न होता है उस जोड़ से जो पिछले आदेश में सकल ब्लॉक में माना गया था, जो वीएसपीएल द्वारा किए गए सबमिशन पर आधारित था। पिछले टैरिफ ऑर्डर में माना गया प्रत्येक आइटम के लिए वास्तविक तैनाती के संबंध में सकल ब्लॉक में अतिरिक्त के प्रस्तावित योजना से महत्वपूर्ण बदलावों के कारणों को समझाएं। इसके अलावा, सकल		वीएसपीएल द्वारा प्रस्तावित	वास्तविक निवेश		
		वित्त वर्ष 2014-15	राशि लाखों में			
		1	ट्रेजिंग	820.80	877.55	(अ)
		2	सकल ब्लॉक में वृद्धि		46.62	
			वित्त वर्ष 2015-16			
		1	बर्थ सुपर संरचना और घाट का सुदृढीकरण	2,380.77	508.08	(ब)

ब्लॉक में वास्तविक अतिरिक्त के सालवार विवरण को प्रस्तुत करें सकल ब्लॉक में जोड़ के सम्बन्ध में, जो वीएसपीएल के अनुमान के आधार पर वीएसपीएल के अंतिम टैरिफ संशोधन में विचार किया गया था जो मई 2015 के पैरा 12 (xxvii) (ए) में दर्शाया गया था	2	सकल ब्लॉक में वृद्धि		6.76	
		वित्त वर्ष 2016-17			
		एक्जिम पार्क में भंडारण यार्ड का विकास	4,747.69	398.71	(स)
		सकल ब्लॉक में वृद्धि		3 .03	
			7,9 9.26	1,870. 5	
महत्वपूर्ण भिन्नता के कारणों को नीचे तदनुसार प्रस्तुत किया गया है:					
(अ) ड्रेजिंग:					
कोई भिन्नता नहीं है					
(ब) बर्थ सुपर स्ट्रक्चर को मजबूत बनाना:					
बर्थ संरचना को मजबूत करने के लिए अनुमान पहले वीपीटी के पिछले निर्देशों के आधार पर बनाया गया था ताकि मजबूत बनाने की पद्धति के बारे में बताया जा सके। हमारे बोर्ड ने हमारे बर्थ की स्थिरता पर, 16.1 मीटर के ड्राफ्ट के लिए दूसरी राय रखने का फैसला किया है। तदनुसार, दूसरी राय एसटीयुपी सलाहकारों से प्राप्त की गई थी, हमारे बर्थ के डिज़ाइनर, जिन्होंने 16.0 मीटर की गहराई के लिए हमारी बर्थ की स्थिरता की पुष्टि की। फिर, वीपीटी ने आईआईटी, चेन्नई के प्रोफेसर द्वारा एक स्वतंत्र अध्ययन किया और 34 पाइल्स खड़ा करके ईक्यू 9 बर्थ को मजबूत करने के लिए सहमति व्यक्त की, और अनुमोदन के अनुसार उन्ही को मौजूदा बर्थ संरचना के साथ जोड़ कर जबकि हमारे बर्थ को -16.10 मीटर तक गहरा करने के लिए। इसलिए व्यय में भिन्नता है।					
(स) एक्जिम पार्क में भंडारण यार्ड का विकास					
इसे विस्तार से समझाया गया है।					
जैसा कि पैरा (iv) (अ) और viii (ब) के तहत समझाया गया है।					
(ii).	चूंकि वर्ष 2016-17 पहले से ही खत्म हो चुका है, इसलिए फॉर्म 4 ए में प्रस्तुत अनुमानों को संशोधित किया जा सकता है ताकि अनुमानित संशोधनों के साथ वास्तविक लेखा के संदर्भ में अपडेट किया जा सके, यदि आवश्यक हो, 2017-18 से 2019-20 के वर्षों के अनुमान में।		2017-18 से 2019-20 के अनुमानों के अनुसार आवश्यक संशोधनों के साथ फॉर्म 4A में अद्यतन किया गया है।		
(iii).	फॉर्म 4 ए में लागत वक्तव्य में माना गया संपत्ति का नेट ब्लॉक, 2014-15 और 2015-16 के वर्षों के वार्षिक खातों में रिपोर्ट की गई अचल संपत्तियों के नेट मूल्य से मेल नहीं खाता। कृपया कहे गए दो साल और 2016-17 वास्तविकों के अंतर को भी सुलझाएं।		वीपीटी को भुगतान किए गए रु.8.3 करोड़ के अग्रिम शुल्क को छोड़कर, सकल ब्लॉक के साथ फॉर्म 4 ए मेल करता है, जो लाइसेंस की अवधि के दौरान किया जा रहा है। इसी प्रकार नेट ब्लॉक भी मेल खाता है अग्रिम शुल्क को छोड़कर, परिशोधित राशि के बाद से।		
(iv).	वर्ष 2017-18 में अनुमानित सकल ब्लॉक में वास्तविक जोड़ों की पुष्टि करने के लिए, बिलों की प्रतियां / काम के आदेश जारी किए		कार्य आदेश परिशिष्ट XVI और XVII के रूप में प्रस्तुत है		

	हुए / बजटीय कोटेशन के साथ, जैसा भी मामला हो, दी जा सकती है। 2017-18 के वर्षों में सकल ब्लॉक के लिए प्रस्तावित अतिरिक्त जोड़ों की वर्तमान स्थिति भी प्रत्येक परिसंपत्तियों के लिए प्रस्तुत की जा सकती है।	
(v).	वीएसपीएल ने वर्ष 2016-17 में भंडारण यार्ड के विकास के लिए रु. 47.48 करोड़ का पूंजी व्यय का परिकल्पित किया था और यही बात आदेश के पैरा 12 (xxvii) (अ) (ii) (स) में उल्लेखित कारणों के लिए मई 2015 में पारित आदेश के अनुसार टैरिफ के निर्धारण में प्राधिकरण द्वारा अनुमति दी गई थी। इस शर्त के अधीन माना जाता था कि यदि वास्तविकों की समीक्षा के समय यह पाया जाता है कि प्रस्तावित निवेश 2016-17 में अमल में नहीं आता है, तो उस खाते में वीएसपीएल को प्राप्त लाभ का मूल्यांकन किया जाएगा और अगले टैरिफ चक्र में समायोजित किया जाएगा। मौजूदा प्रस्ताव में वीएसपीएल ने कहा है कि एक्जिम पार्क में भूमि के विकास के लिए प्रस्तावित पूंजीगत व्यय 2016-17 वर्ष में अमल नहीं हुआ है। इसलिए, वीएसपीएल, अर्जित लाभ को मापने पर है, अर्थात् मई 2015 में प्राधिकरण के निर्णय के अनुसार, इस निवेश के कारण वर्ष 2016-17 के लिए वीएसपीएल को अर्जित अधिशेष, चालू टैरिफ चक्र में उसी के पूर्ण समायोजन को सक्षम करने के लिए अंतिम टैरिफ संशोधन में अनुमोदित करें। इस संबंध में विस्तृत कार्यवाही उजागर करें।	<p>पिछले टैरिफ चक्र में इस पूंजीगत व्यय को क्यों नहीं बनाया गया था, इसके बारे में हमारी स्थिति, प्रश्न 7 (i) -निवेशित पूंजी के उत्तर में ऊपर बताया गया है। गहन प्रतिस्पर्धा के कारण, ग्राहक एक्जिम पार्क में अतिरिक्त परिवहन लागत देने के लिए तैयार नहीं हैं। इस बीच, वीपीटी ने अपने संभावित क्षेत्रों में वीओटी को अतिरिक्त भूमि आवंटित करने के प्रस्ताव को सूचित किया और वीएसपीएल ने उसके आस-पास के अतिरिक्त जमीन के आवंटन के लिए भी आवेदन किया है। लंबित है कि वीएसपीएल ने पहले ही एक्जिम पार्क में 21 एकड़ जमीन को समर्पण कर दिया है।</p> <p>हालांकि, हम अधिकारियों को सबमिट करते हैं कि हमारे पिछले टैरिफ चक्र में 2012-13 और 2013-14 के लिए हमारी आवागमन मात्रा 2012-13 के लिए 6.75 मिलियन टन और 2013-14 के लिए 7.09 मिलियन टन के उच्च स्तर पेश किया गया था जो की 2012-13 और 2013-14 के लिए हमारे पहले अनुमानों के खिलाफ है, पूंजी व्यय 47.48 करोड़ के फैक्ट्रिंग के कारण है। इस प्रस्तावित पूंजीगत व्यय के बिना, 2012-13 और 2013-14 के उक्त बढ़ाए हुए साधनों को हासिल करने का अनुमान नहीं लगाया जा सकता था। इसलिए, कोई फायदा नहीं कहा जा सकता है क्योंकि अनुमानित राजस्व अधिशेष भी 2012-13 और 2013-14 (अनुमानों) के लिए वार्षिक कमी के कारण नीचे आ जाएगा, जो इस पूंजीगत व्यय की अनुपस्थिति में पुनर्मूल्यांकन के लिए जरूरी है।</p> <p>ऐसी अप्रत्याशित घटना व्यावहारिक रूप से और हमारे नियंत्रण से परे है।</p> <p>इसलिए, मौजूदा टैरिफ चक्र में समायोजन के लिए कॉल करने वाले अंतिम टैरिफ चक्र में, अधिकारियों से यह अनुरोध है की वह इसे एक अर्जित लाभ के रूप में न देखें।</p> <p>वास्तव में समेकित आय और लागत बयान से उल्लेख किया जा सकता है, वास्तविक अधिशेष ऋणात्मक है और हमें कोई लाभ नहीं मिला है।</p>
(vi).	यह पुष्टि की जा सकती है कि पूरे प्रस्तावित पूंजीगत व्यय को उसी वर्ष के खातों की पुस्तकों में पूंजीकृत किया जाएगा और उसी वर्ष के बराबर राशि की संपत्ति भौतिक रूप से उसी वर्ष संचालन के लिए उपलब्ध होगी। इस संबंध में, यह ध्यान में रखा जा सकता है कि पूंजीगत कार्य-प्रगति को, उस पर वापसी की अनुमति के उद्देश्य के लिए नियोजित पूंजी की ओर नहीं गिना जाता है।	यह पुष्टि की जाती है कि पूरे प्रस्तावित पूंजीगत व्यय को उसी वर्ष के खातों की पुस्तकों में पूंजीकृत किया जाएगा और उसी वर्ष के बराबर राशि की संपत्ति भौतिक रूप से उसी वर्ष संचालन के लिए उपलब्ध होगी।
(vii).	कृपया पुष्टि करें कि प्रस्तावित निवेश / सकल ब्लॉक के अतिरिक्त लाइसेंस अनुबंध के अनुसार है।	यह पुष्टि की जाती है कि प्रस्तावित निवेश / सकल ब्लॉक के अतिरिक्त हमारे लाइसेंस समझौते के अनुसार हैं।
(viii).	(अ). वर्ष 2017-18 में फॉर्म 4 ए में बर्थ को मजबूत करने की दिशा में सकल ब्लॉक में जोड़ रु. 4.98 करोड़ है। हालांकि, फॉर्म 4 बी में इस मद के लिए पूंजीगत व्यय रु. 3.0 लाख के रूप में दिखाया गया है। सही स्थिति का संकेत दिया जा सकता है।	सकल ब्लॉक में वृद्धि केवल रु. 4.98 करोड़ है। लिपिक गलती के कारण हमने फॉर्म 4 बी में रु. 3 लाख के रूप में दिखाया है। अब सही कर दिया है।
	(ब). इकाई दरों के आधार पर विचार किया जाता है और ईक्यू 9 बर्थ को मजबूत बनाने	वीएसपीएल ने वर्ष 14-15 के दौरान मैसर्स विजय निर्माण कंपनी के माध्यम से इसी तरह का काम किया है, यूनिट दर 7% वृद्धि के साथ इस कार्य क्रम से लिए गए हैं और ढेर लगाने कार्यों

	के लागत अनुमान के लिए माना गया एकमुश्त राशि का आधार तैयार किया जा सकता है। (अनुबंध V)	और सिविल कार्यों के लिए अनुमान लगाए गए हैं। अब मेसर्स श्रीवत्स टेक्रो कापॉरेशन को काम के लिए ओपन टेंडर के जरिए काम का आदेश दिया गया है। मेसर्स श्रीवत्स को दिए गए काम के आदेश की प्रतिलिपि परिशिष्ट -17 के रूप में प्रस्तुत की गई है। स्टील की खरीद के संबंध में लागत अनुमान और आरएमसी अनुमानित मात्रा के लिए मौजूदा बाजार दर पर अनुमान लगाया गया है। प्रति टन प्रति दर और प्रति सह मीटर दर स्थापित करने के लिए बिलसंलग्न है। परिशिष्ट - XVII अ और ब। अनुलग्नक V के सीरियल नंबर 5 से 9 के संबंध में रु.81 लाख के लिए शेष कार्य, अनुमान हमारे मौजूदा बाजार दर के आधार पर किए गए थे, जैसा कि हमारे सिविल इंजीनियरिंग विभाग द्वारा दिया गया था। आज तक, रु.4.28 करोड़ ईक्यू 9 बर्थ को मजबूत करने के लिए खर्च किया गया है और शेष कार्य प्रगति पर है।														
	(स). वीएसपीएल पुष्टि करे कि ऊपर दिए गए निवेश के संबंध में प्रपत्र ४ व् में जैसा कहा गया है कि अतिरिक्त ट्रेफिक के प्रभाव और परिचालन दक्षता में सुधार इस बात की पुष्टि करने के लिए लागत विवरण में प्रतिबिम्बित होता है।	निवेश के संबंध में कोई अतिरिक्त यातायात और परिचालन दक्षता में सुधार का अनुमान नहीं है क्योंकि अनुमानित निवेश केवल मजबूत बनाने के लिए है।														
(8).	कार्यशील पूंजी:															
(i).	टैरिफ दिशानिर्देशों के क्लॉज 2.9.9, कार्यशील पूंजी का आकलन करने के लिए दो महीने की संपत्ति आय और रेलवे टर्मिनल शुल्क में विभिन्न देनदारों के आकलन के लिए मानदंडों की व्यवस्था करता है। सावधि देनदारों का आधे महीने के कार्गो हैंडलिंग राजस्व का अनुमान दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार नहीं है।	संविदा देनदारों का अब अनुच्छेद 2.9.9 के अनुसार हमारी परिचालन आय के दो महीने का अनुमान है। हमारे मामले में, एस्टेट और रेलवे टर्मिनल प्रभारों की आमदनी मेजर पोर्ट के मामले में लागू नहीं होती है।														
(ii).	टैरिफ दिशानिर्देशों के क्लॉज 2.9.9 पूंजीगत पुर्जों के लिए इन्वेंट्री पर सीमा का आकलन करने के लिए मानदंडों को एक वर्ष की औसत खपत के रूप में निर्धारित करता है और सूची के अन्य मदों की स्थिति में स्टोर्स को छोड़कर स्टोर की छह महीने की औसत खपत की सीमा होगी। यह प्रस्ताव की सॉफ्ट कॉपी से देखा गया है कि वीएसपीएल ने वर्ष 2017-18 के लिए वर्ष 2013-14 की इन्वेंटरी सेगमेंट पर भी विचार किया है। यह 2005 के टैरिफ दिशानिर्देशों के क्लॉज 2.9.9 में निर्धारित मानदंडों के अनुरूप नहीं है। कार्यशील पूंजी में स्वीकार्य सूची को 2014-15 से 2016-17 के लिए पिछले दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार संशोधित किया जा सकता है और भविष्य के अनुमान 2017-18 से 2019-20 के लिए भी हो सकते हैं।	हमारे यंत्र अतिरिक्त पुर्जों की खपत छह महीने तक की गई है। - परिशिष्ट - XVIII अ, ब और स <table><tr><th>साल</th><th>स्टोर खपत (लाखों में)</th><th>6 महीने</th></tr><tr><td>2014- 5</td><td>260</td><td>130</td></tr><tr><td>2015-16</td><td>257</td><td>128.5</td></tr><tr><td>2016- 7</td><td>312</td><td>156</td></tr></table> तदनुसार भविष्य के अनुमान 2016-17 के अनुरूप संशोधित किए गए थे।			साल	स्टोर खपत (लाखों में)	6 महीने	2014- 5	260	130	2015-16	257	128.5	2016- 7	312	156
साल	स्टोर खपत (लाखों में)	6 महीने														
2014- 5	260	130														
2015-16	257	128.5														
2016- 7	312	156														
(iii).	फॉर्म 4 अ में, लागत वक्तव्य में माना जाने वाला वर्तमान देनदारियों 2014-15 और 2015-16 के वर्षों के वार्षिक खातों में रिपोर्ट की गई वर्तमान देनदारियों से मेल नहीं खाती। कृपया दो साल और वास्तविकों	<table><tr><th>विवरण</th><th>2014-15</th><th>2015-16</th><th>2016-17</th></tr><tr><td>वित्तीय के अनुसार अन्य वर्तमान देनदारियां</td><td>36,39 35,320</td><td>37,52 27,193</td><td>32 01,53,000</td></tr><tr><td>कम: दीर्घकालिक उधार लेने की वर्तमान परिपक्वता</td><td>18,45,10,613</td><td>21,55,86,083</td><td>21,94,71,000</td></tr></table>	विवरण	2014-15	2015-16	2016-17	वित्तीय के अनुसार अन्य वर्तमान देनदारियां	36,39 35,320	37,52 27,193	32 01,53,000	कम: दीर्घकालिक उधार लेने की वर्तमान परिपक्वता	18,45,10,613	21,55,86,083	21,94,71,000		
विवरण	2014-15	2015-16	2016-17													
वित्तीय के अनुसार अन्य वर्तमान देनदारियां	36,39 35,320	37,52 27,193	32 01,53,000													
कम: दीर्घकालिक उधार लेने की वर्तमान परिपक्वता	18,45,10,613	21,55,86,083	21,94,71,000													

	2016-17 के लिए भी अंतर का भी समाधान करे।	(कम्पनी अधिनियम के अनुसार वर्गीकरण)			
		फॉर्म 4अ के अनुसार वर्तमान देनदारियां	17,94,24,707	15,96,41,110	10,06,82,000
(9).	माल और पोत संबंधी गतिविधि के बीच नियोजित व्यय और पूंजी का आवंटन: कार्गो हैंडलिंग गतिविधि और पोत संबंधी गतिविधि के लिए गतिविधि-वार लागत वक्तव्य को आकर्षित करने के लिए वीएसपीएल द्वारा किए गए लागत के आवंटन के संदर्भ में निम्नलिखित सूचना / वीएसपीएल स्पष्टीकरण प्रस्तुत करे।				
(i).	कृपया पुष्टि करें कि माल और पोत संबंधी गतिविधियों के लिए लागत विवरण सामान्य निर्देश लागत प्रारूप के फॉर्म 5 में दिए गए हैं उनके अनुरूप तैयार किए गए हैं या नहीं।	पुष्टि की जाती है कि कार्गो और पोत संबंधी गतिविधियों के लिए लागत का ब्योरा, फॉर्म 5 में दिए गए सामान्य निर्देशों के अनुरूप तैयार किए गए हैं।			
(ii).	कृपया यह भी पुष्टि करें कि दो उप-क्रियाकलापों के बीच नियोजित व्यय और पूंजी के आवंटन का आधार ऑर्डर सं. टीएएमपी/18/2014-वीएसपीएल दिनांकित 15 मई 2015 के प्राधिकरण द्वारा अनुप्रयुक्त पद्धति के अनुरूप है।	हम पुष्टि करते हैं कि दो उप गतिविधियों के बीच नियोजित व्यय और पूंजी के आवंटन का आधार टीएएमपी आदेश के अनुरूप है।			
(स).	दर की स्केल				
(i).	जनरल नियम एवं शर्तों की अनुसूची 1.2 नोट 8 (i) और (ii) में व्याज की दंड दर 16.25% पर प्रस्तावित है। टैरिफ दिशानिर्देशों के क्लॉज 2.18.2 के अनुसार भारतीय स्टेट बैंक की वर्तमान प्राइम लेंडिंग रेट (जो वर्तमान में 13.85% है) से ऊपर 2% पर अपडेट करने की आवश्यकता है।	15.85% पर अपडेट किया गया			
(ii).	बर्थ किराया से संबंधित सामान्य नोटों के तहत शर्त 4 (i) में "और स्थानांतरण" शब्द जोड़ने के कारणों को वीएसपीएल प्रस्तुत करे।	एसओआर में संशोधित।			
(iii).	2005 के टैरिफ दिशानिर्देशों कि खंड 4.2.2 में अधिकतम 5 वर्षों में विज्ञापन मूल्य के मूल्यों को समाप्त करने के लिए है। हालांकि, वीएसपीएल ने बिजली के सामान और मशीनरी के लिए विज्ञापन मूल्य के आधार पर घाट-भाड़ा दरें प्रस्तावित की हैं। इस संदर्भ में, वीएसपीएल ने बिजली के सामान और मशीनरी के लिए यूनिट दरों को संभालने की लागत और विशेष देखभाल, यदि कोई हो, का अनुमान लगाया गया माल का संचालन करते समय लिया जाना चाहिए।	ये दो माल दुर्लभ वस्तुएं हैं और सामान्य रूप से नियंत्रित नहीं हैं। इसलिए संभालने की लागत और अन्य कारकों को ध्यान में रखा जाना चाहिए, जो कि समय-समय पर अनुभव से प्राप्त होगा। इसलिए हम वर्तमान के लिए विज्ञापन-मूल्य दर को जारी रखने के लिए अनुरोध करते हैं।			
(iv).	वीएसपीएल के मौजूदा एसओआर ने रेलवे साइडिंग प्रशासन और रखरखाव प्रभार के लिए धारा-4 के तहत टैरिफ को रु.3.20 प्रति टन या इसके भाग में निर्धारित किया है।	प्रस्तावित राजस्व में रेलवे साइडिंग प्रशासन और रखरखाव शुल्क का कोई राजस्व नहीं माना गया है। कहा गया टैरिफ किसी भी उपयोगकर्ता से नहीं लिया जा सकता है और इसलिए वापस ले लिया। तदनुसार इस सेवा के लिए कोई टैरिफ प्रस्तावित नहीं है।			

	हालांकि, वीएसपीएल ने प्रस्तावित एसओआर में इस टैरिफ को हटाने का प्रस्ताव दिया है। हालांकि, कार्गो हैंडलिंग आय का आकलन करते समय, वीएसपीएल ने इस सेवा को माना है और कार्गो हैंडलिंग आय में शामिल किया है। वीएसपीएल इस टैरिफ मद को हटाने के कारणों को प्रस्तुत करे और इस सेवा के लिए भविष्य में लगाए गए टैरिफ की व्याख्या करे।	
(v).	प्राधिकरण ने सभी प्रमुख बंदरगाह ट्रस्टों / बीओटी ऑपरेटरों के लिए निम्नलिखित एडॉप्शन के आदेश पारित किए हैं। तदनुसार, वीएसपीएल ने प्राधिकरण द्वारा पारित निम्नलिखित एडॉप्शन के आदेशों के संबंध में एसओआर में उपयुक्त नोट शामिल करने का अनुरोध किया है:	
	(अ). पोत संबंधित वर्गीकरण (वीआरसी) के लिए लेवी के लिए वर्गीकरण की व्यवस्था के लिए निर्धारित प्रावधान और पोत संबंधित प्रभारों और रियायती तटीय दरों के लिए मानदंड से संबंधित आदेश संख्या टीएएमपी/53/2015-बीओसीपीटी दिनांकित 26 नवंबर 2015।	उपयुक्त नोट निम्नानुसार शामिल किया गया है: कार्गो के लिए मानदंड रियायती दर पर हैंडलिंग शुल्क: 1. दुनिया भर और तटीय आपरेशन के लिए सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस वाले विदेश जा रहे भारतीय जहाजों को हैंडलिंग शुल्क के संबंध में तटीय दरों पर शुल्क लगाया जाएगा जब। अ) किसी अन्य भारतीय बंदरगाह के लिए किसी भी भारतीय बंदरगाह से तटीय चलाने और माल ले जाने के लिए परिवर्तित। ब.) कोस्टल रन में परिवर्तित नहीं है लेकिन किसी भी भारतीय पोर्ट से तटीय कार्गो ले जाने और किसी अन्य भारतीय पोर्ट के लिए जानेवाला। 2. शिपिंग के महानिदेशक और एक सीमा शुल्क रूपांतरण आदेश द्वारा लाइसेंस के निर्दिष्ट अवधि के आधार पर तटीय चल रहे विदेशी ध्वज पोत के मामले में, तटीय दरों पर किसी अन्य भारतीय बंदरगाह के लिए जाने वाली, किसी भी भारतीय बंदरगाह से भरी गई तटीय कार्गो के लिए हैंडलिंग शुल्क के संबंध में शुल्क लिया जाएगा।
	(आ). आदेश संख्या टीएएमपी/14/2016-एमआईएससी दिनांकित 9 फरवरी 2016 कार्गो और पोत संबंधी सेवाओं के लिए कम प्रभार, नियमित घंटे के बाद प्रदान किए जाने वाले सेवाओं के लिए शुल्क में विशेष छूट, से सम्बन्धित है, जो मेजर पोर्ट ट्रस्टों और बीओटी ऑपरेटरों द्वारा, एमओएस लेटर पत्र नंबर पीडी /14033/101/2015-पीडी.V दिनांकित 3 फरवरी 2016 के अनुपालन में कार्यरत है।	हमारे संचालन को 24x7 के आधार पर किया जाता है और नियमित घंटों की कोई अवधारणा नहीं है। यह आदेश बंदरगाहों के बोझ को कम करने और सभी बंदरगाहों में नियमित समय से परे बंदरगाह सेवाओं के उपयोग को प्रोत्साहित करने के उद्देश्य से बनाया गया है। लेकिन, यह पता चला है कि 2008 और 2013 के दिशानिर्देशों के तहत बीओटी ऑपरेटरों पर इस शर्त को लागू नहीं किया गया है। यह भी समझा जाता है कि प्राधिकरण द्वारा बीसीटीपीएल के प्रस्तावित टैरिफ संशोधन प्रस्ताव में इस शर्त को निर्धारित नहीं किया गया है। इसलिए इस एस नोट को शामिल नहीं करने का अनुरोध किया गया है।

9.3. वीएसपीएल ने **05 अक्टूबर 2017** के अपने कवर पत्र में निम्नलिखित जानकारी / स्पष्टीकरण हमारे द्वारा मांगे है, जिन्हें नीचे संक्षेप में दिया गया है:

- (i). 2016-17 के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर आंकड़ों को अद्यतन किया गया है जैसे की सलाह दी गयी थी।
- (ii). प्रारंभिक और अग्रिम शुल्क आंकड़े रु. 33.10 लाख पर बनाए रखे हैं।
- (iii). 1.4.2017 से एक्जिम पार्क में आवंटित 30 एकड़ जमीन से वीएसपीएल ने 21 एकड़ जमीन को समर्पित कर दिया है। **2017-18 से 2019-20** के वर्षों के लिए एक्सिम पार्क भूमि के **9 एकड़ जमीन** के प्लॉट किराए पर लेने की आय का

अनुमान किया जा रहा है उन ग्राहकों को लक्षित करने के लिए जिनके लिए लंबे भंडारण अवधि की आवश्यकता होती है।

- (iv). 2005 के टैरिफ दिशानिर्देशों का क्लॉज **2.16.1** बताता है कि एसओआर में निर्धारित दरें सीलिंग की दरें हैं और रिबेट्स / छूट फ्लोर स्तर हैं। यह इस बात को निषेध नहीं करता है कि टैरिफ निर्धारण के दौरान वास्तविक आय की गणना के लिए ऐसी छूट / रिबेट को मान्यता नहीं दी जाए। यह ध्यान देने योग्य है कि टीएएमपी के पत्र के अनुसार पत्र संख्या टीएएमपी / **46/2015-विविध** दिनांक **24 जुलाई 2015**, केवल वास्तविक आय जो ऑपरेटर द्वारा अर्जित की जाती है को माना जाये और विचारणीय आय को नहीं। हमने सेल के साथ तीन साल के अनुबंध में **17.08.2020** तक रु.**172.53** प्रति टन की स्थिर दर पर सभी सम्मिलित, जो, प्रस्तावित एसओआर दर के खिलाफ है जिसमें, घाट, डीएसएस, प्लॉट किराया और तिरपाल प्रभागों जो रु.**201** पीएमटी है। प्रस्तावित एसओआर में सेल से आय प्राप्त करने के लिए **2017-18** से **2019-20** के लिए हमारे कुछ अनुमान हैं। इसलिए, हम सेल से उपरोक्त हमारी काल्पनिक आय रु.**17.08** करोड़ रु.पए के बहिष्करण के लिए अनुरोध करते हैं, जो हमारे अनुमानों में **2017-18** से **2019-20** तक शामिल किए गए हैं।
- (v). वीपीटी को देय भूमि पट्टा किराये के अनुमान के संबंध में यह मुद्दा वीपीटी के साथ अनसुलझा रहता है क्योंकि वीपीटी हमसे **01.04.2013** से, क्षेत्र **1** ए औद्योगिक दर पर भूतपूर्व पट्टा किराये का भुगतान करने की मांग कर रहा है, जो **27 जनवरी 2016** के ऑर्डर में इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित है। वही यह हमारे लाइसेंस समझौते के प्रावधानों के विपरीत है और हमने पहले ही वीएसपीएल को दिए गए आदेश की प्रयोज्यता पर **04 जुलाई 2017** के हमारे पत्र के माध्यम से प्राधिकरण से स्पष्टीकरण मांगा है। लेकिन, अभी तक प्राधिकरणों से कोई स्पष्टीकरण प्राप्त नहीं हुआ है। इस सम्बन्ध में, हमारे मूल प्रशुल्क प्रस्ताव के साथ प्रस्तुत **10.02.2017** के हमारे कवर पत्र में प्राधिकरणों का ध्यान इस मुद्दे पर हमारे विस्तृत नोट में भी आमंत्रित किया गया है। इसलिए हमारे वर्तमान टैरिफ प्रस्ताव में, लाइसेंस अनुबंध के तहत आवंटित भूमि के लिए लीज किराया का अनुमानित रु **0.90 / स्क्वायर मीटर / सप्ताह** के पूर्व अनुमानित दर पर किया गया है। इस संबंध में हमने वीपीटी के दावे को **1.4.2013** से **31.3.2018** तक की अवधि के लिए रु **15.93** करोड़ की सीमा तक विवादित किया है।
- (vi). भारतीय लेखा मानकों (आईएनडी एस) के अनुसार परिसंपत्तियों के वर्गीकरण में परिवर्तन है, जो वित्त वर्ष **2016-17** से कंपनी अधिनियम, **2013** के अनुसार वीएसपीएल द्वारा पालन किया जाएगा। **2016-17** के लेखापरीक्षित वित्तीय वर्ष में लाइसेंस अवधि के दौरान परिरक्षण के लिए परियोजना बर्थ और प्लॉट और उपकरणों को अमूर्त संपत्ति के रूप में वर्गीकृत किया गया है।

9.4. वीएसपीएल ने **05 अक्टूबर 2017** के पत्र के, कवर के तहत **2017-18** से **2019-20** तक तीन साल के टैरिफ चक्र के लिए लागत अनुमान को संशोधित/अपडेट किया है, जो वर्ष **2016-17** के लिए लेखापरीक्षित वित्तीय स्थिति पर आधारित है।

9.5. वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए कुल लागत की स्थिति का सारांश, जो वास्तविक और अनुमानों पर, 2017-18 से 2019-20 के लिए, वीएसपीएल द्वारा प्रस्तुत, टैरिफ के मौजूदा स्तर पर, अद्यतित लागत विवरण के अनुसार के जो नीचे सारणीबद्ध है:

(रु लाख में)

क्र. सं.	विवरण	वास्तविक			मौजूदा टैरिफ पर अनुमान		
		2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20
(i).	यातायात (एमएमटी में)	5.18	4.52	6.32	6.20	6.32	6.44
(ii).	कुल परिचालन आय	11431.96	10563.63	13366.46	12851.48	13108.51	13367.81
(iii).	कुल संचालन लागत (मूल्यह्रास, प्रबंधन ओवरहेड्स और एफएमआई-एफएमई, सहित)	9036.27	9385.78	10166.63	10821.90	11100.34	11367.11
(iv).	नियोजित पूंजी	20976.95	20859.19	20560.48	19527.27	17973.19	16443.98
(v).	आरओसीई	3356.31	3337.47	3289.67	3124.36	2875.71	2631.03

क्र. सं.	विवरण	वास्तविक			मौजूदा टैरिफ पर अनुमान		
		2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20
(vi).	शुद्ध अधिशेष/(घाटे)	(960.62)	(2159.62)	(89.84)	(1094.78)	(867.54)	(630.33)
(vii).	शुद्ध अधिशेष/(घाटे) ऑपरेटिंग आय के % के रूप में	(-)8.40%	(-)20.44%	(-)0.67%	(-)13%	(-)11%	(-)9%
(viii).	औसत शुद्ध अधिशेष / घाटे % के रूप में 3 सालों के लिए	(-)9.84%			(-)10.70%		

9.6. 10 फरवरी 2017 को मूल प्रस्ताव के मुकाबले एसओआर में वीएसपीएल द्वारा किए गए परिवर्तन निम्नलिखित हैं:

- (i). पोत संबंधित गतिविधि के तहत राजस्व अपेक्षाओं में कमी के मद्देनजर बर्थ किराया प्रभारों को यूएसडी **0.0072** से यूएसडी **0.0090** तक बढ़ाने का प्रस्ताव है।
- (ii). समेकित बीएमएचएस सेवाओं का लाभ उठाने के लिए कार्गो हैंडलिंग शुल्क रु.**150** पीएमटी से रु.**1 रु.40** पीएमटी तक घटाने का प्रस्ताव है जिससे बाजार के साथ प्रतिस्पर्धा करने और बीएमएचएस के उच्च उपयोग सुनिश्चित हो सकते हैं।
- (iii). बर्थ किराया शुल्क के तहत एसओआर के नोट्स में शर्त **4 (i)** में से "एंड शिफ्टिंग" शब्द को हटा दिया गया है।
- (iv). **26 नवम्बर 2015** के टीएमपी आदेश सं. टीएमपी/**53/2015**-बीओसीपीटी के अनुसार निम्नलिखित नोट्स को शामिल किया गया है।
 - (अ). दुनिया भर में और तटीय आपरेशन के लिए सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस वाले विदेश जा रहे भारतीय जहाजों पर हैंडलिंग शुल्क के संबंध में तटीय दरों पर शुल्क लगाया जाएगा जब
 - (i). कोस्टल रन में परिवर्तित और किसी अन्य भारतीय बंदरगाह के लिए किसी भी भारतीय बंदरगाह से कार्गो ले जाने के लिए।
 - (ii). कोस्टल रन में परिवर्तित नहीं किया गया पर किसी भी भारतीय बंदरगाह से तटीय कार्गो ले जाने और किसी अन्य भारतीय पोर्ट के लिए यात्रा करना।
 - (आ). शिपिंग के महानिदेशक और सीमा शुल्क रूपांतरण आदेश द्वारा लाइसेंस के निर्दिष्ट अवधि के आधार पर कोस्टल रन में विदेशी ध्वज पोत के परिवर्तन के मामले में, किसी भी भारतीय बंदरगाह से भरी हुई कोस्टल कार्गो और किसी अन्य भारतीय पोर्ट के लिए यात्रा कर रहे पोत के हैंडलिंग चार्ज के अनुसार तटीय दरों पर शुल्क लगाया जाएगा।
- (v). अंत में, वीएसपीएल ने प्रस्तुत किया है कि वाईजेग में विभिन्न टैरिफ दिशानिर्देशों, वीएसपीएल के तहत अलग-अलग पोर्ट टर्मिनलों के लिए प्राधिकरणों द्वारा विभिन्न दर तय करने के कारण इंद्रा और इंटर पोर्ट से गैर-स्तरीय मैदान के साथ गंभीर प्रतिस्पर्धात्मक परिदृश्य के कारण, वीएसपीएल, वीपीटी, बीओटी परियोजना, वीपीटी की पहली थोक कार्गो, **13** साल से ऑपरेशन करने के बावजूद, **2005** टैरिफ दिशानिर्देशों द्वारा परिकल्पित **16%** आरओईसीई उत्पन्न करने में सक्षम नहीं है। वीएसपीएल के पहले बीओटी प्रोजेक्ट के रूप में वीएसपीएल के सामने की अजीब समस्याएं, जो नियोजित पूंजी पर जरूरी रिटर्न अर्जित कर रही हैं, अधिकारियों को उनके बारे में समय-समय पर उजागर किया गया है। वीएसपीएल ने अपने टैरिफ प्रस्ताव को अंतिम रूप देने के दौरान अपनी चिंताओं को स्पष्ट रूप से देखने का अनुरोध किया है।

10. वीपीटी को **12 जून 2017** तक कुछ बिंदुओं पर अतिरिक्त जानकारी / स्पष्टीकरण देने के लिए **28 जून 2017** के हमारे पत्र के माध्यम से अनुरोध किया गया था। वीपीटी ने **05 सितंबर, 2017** के अपने पत्र के माध्यम से इसका उत्तर प्रस्तुत किया है। हमारे द्वारा मांगी गयी अतिरिक्त जानकारी / स्पष्टीकरण का सारांश और वीपीटी द्वारा प्रस्तुत अनुवर्ती उत्तरों को नीचे सारणीबद्ध किया गया है:

क्र. सं.	हमारे द्वारा मांगी गयी सूचना / स्पष्टीकरण	वीपीटी द्वारा प्रस्तुत उत्तर
----------	---	------------------------------

(1).	वीएसपीएल ने वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए क्रमशः 5.18 मिलियन मीट्रिक टन प्रति वर्ष (एमटीपीए) और 4.52 एमटीपीए पर वास्तविक ट्रेफिक से निपटने की सूचना दी है। कृपया वीएसपीएल द्वारा रिपोर्ट की गई ट्रेफिक की पुष्टि करें। इसी तरह, वर्ष 2016-17 के लिए वीएसपीएल द्वारा संभाला गया वास्तविक ट्रेफिक भी कृपया प्रस्तुत करें।	ईक्यू-8 और 9 (वीएसपीएल) में ट्रेफिक को 2014-15, 2015-16 और 2016-17 के दौरान क्रमशः 5.13 एमटी, 4.45 एमटी और 6.36 एमटी था।
(2).	(अ). वीएसपीएल ने 2017-18 से 2019-20 के लिए 6.00 मीट्रिक टन, 6.12 मीट्रिक टन और 6.24 मीट्रिक टन का अनुमान लगाया है। कृपया VSPL द्वारा अनुमानित यातायात के तर्कसंगतता पर टिप्पणी करें और वीएसपीएल द्वारा प्रस्तावित निवेश बर्थ की मरम्मत और सुदृढीकरण के लिए को ध्यान में रखें।	वीएसपीएल मुख्य रूप से कोयला, कोक, अयस्क, जिप्सम, अन्य सूखी बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो जैसे थोक कार्गो को संभालता है। भारत सरकार ने कोयले का घरेलू उत्पादन बढ़ाया और आयात को हतोत्साहित किया। जैसे, इन बर्थों पर संभाला जाने वाला कोयला कार्गो की पूरी तरह से गिरावट होने की संभावना है। इसलिए, वीएसपीएल द्वारा दर्शाए गए प्रक्षेपण उचित लगते हैं।
	(बी). वीएसपीएल ने कहा है कि ईक्यू-2 से ईक्यू-5, डब्ल्यूक्यू-7 और डब्ल्यूक्यू-8 पर बहुउद्देशीय बर्थ पर पीपीपी परियोजना का विकास इसके यातायात प्रक्षेपण पर प्रभाव डालता है। वीपीटी भी इस पर टिप्पणी करे।	ईक्यू-2 से ईक्यू-5, डब्ल्यूक्यू-7 और डब्ल्यूक्यू-8 में बहुउद्देशीय बर्थ का विकास पीपीपी मोड के माध्यम से नहीं हुआ है। ईक्यू-2 से ईक्यू-5 बर्थ तक पहले से मौजूद है और पुनःनिर्माण किया जा रहा है जबकि डब्ल्यूक्यू-7 और डब्ल्यूक्यू-8 नए बर्थ हैं। वीएसपीएल के यातायात पर इन बर्थों का प्रभाव कारकों पर निर्भर करता है जैसे कि कार्गो हैंडलिंग उपकरण, अन्य बातों के बीच टैरिफ, वीएसपीएल बर्थ तुलनात्मक रूप से पुराने हैं जैसे की ईक्यू-2 से ईक्यू-5 और डब्ल्यूक्यू-7 और डब्ल्यूक्यू-8, इसका ट्रेफिक पर महत्वपूर्ण प्रभाव नहीं भी हो सकता है।
(3).	वीएसपीएल ने मौजूदा स्तर पर टर्मिनल की मूल्यांकन क्षमता बनाए रखा है, यानी 2017-18 से 2019-20 के सभी वर्षों के लिए 7.7 मीट्रिक टन। 2017-18 के दौरान वीएसपीएल द्वारा प्रस्तावित पूंजी निवेश को ध्यान में रखते हुए वीएसपीएल द्वारा मूल्यांकन किए गए टर्मिनल की क्षमता की शुद्धता पर टिप्पणी करें।	मैसर्स वीएसपीएल के संबंध में एसओआर के पिछले संशोधन के दौरान टीएमपी द्वारा 31-03-2017 को 7.70 मिलियन टन का आकलन किया गया था। यह व्यापारिक संपत्ति के तहत टर्मिनल के लिए नियोजित पूंजी के बयान से देखा जाता है कि क्षमता बढ़ाने के लिए कोई महत्वपूर्ण निवेश ऑपरेटर द्वारा नहीं दिखाया गया है। ऐसा लगता है जैसे की ऑपरेटर द्वारा क्षमता की कोई वृद्धि नहीं हुई है।
(4).	लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार, वीएसपीएल द्वारा वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए वीपीटी द्वारा दिए गए राजस्व का हिस्सा क्रमशः रु.392.15 लाख और रु.469.76 लाख पर सूचित किया गया है। इस संबंध में, वीपीटी से अनुरोध है कि वे वीएसपीएल द्वारा रिपोर्ट किए गए राजस्व शेयर के आंकड़ों की पुष्टि करें। इसी तरह, वीपीटी को भी अनुरोध किया गया है कि वर्ष 2016-17 के लिए वीएसपीएल से, राजस्व हिस्सेदारी का भुगतान प्राप्त / प्राप्त होने वाले को बताये।	वर्ष 2014-15 के लिए वीएसपीएल द्वारा रिपोर्ट किए गए रॉयल्टी आंकड़े रु.392.15 लाख और वर्ष 2015-16 के लिए यह रु.469.76 लाख की पुष्टि की गई है। 2016-17 के दौरान प्राप्त रॉयल्टी रु.696.16 लाख है।
(5).	(i). वर्ष 2014-15 में वीएसपीएल द्वारा	वर्ष 2014-15 के लिए खर्च किए गए रखरखाव की खपत लागत रु.49.84

	<p>रिपोर्ट किए गए रु.53.98 लाख के रखरखाव की लागत की पुष्टि करें। वीपीटी को भी वीएसपीएल पर उठाए गए बिलों के संबंध में, 2015-16 और 2016-17 के वर्षों के लिए रखरखाव के ड्रेजिंग के लिए, यदि कोई हो, विवरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया जाता है,।</p>	<p>लाख है (सर्विस टैक्स को छोड़कर)। वर्ष 2015-16 और 2016-17 के लिए मैसर्स वीएसपीएल पर उठाए गए बिल राशि निम्नानुसार हैं:</p> <p>2015-16 - शून्य</p> <p>2016-17 - रु.13.12 lakhs</p> <p>(सर्विस टैक्स को छोड़कर)</p>																					
	<p>(ii). (अ). वीपीएल ने वीपीटी के शुल्कों के आधार पर बंदरगाह ड्रेजरों के कार्य के लिए रखरखाव की ड्रेजिंग लागत का अनुमान लगाया है, 2017-18 से 2019-20 के प्रत्येक वर्ष के लिए 24 शिफ्ट्स के लिए रु.415384 प्रति शिफ्ट पर और यह 2.46% प्रतिवर्ष बढ़ेगा। 2017-18 से 2019 -20 के वर्षों के लिए वीएसपीएल द्वारा अनुमानित रखरखाव के ड्रेजिंग लागत की शुद्धता पर टिप्पणी करें।</p>	<p>2.46% की वृद्धि दर रु.4,15,384/- की प्रति शिफ्ट लागत के ड्रेजिंग पर उचित महसूस होती है। तैनाती की शिफ्ट्स की संख्याओं के बारे में, यह बताता है कि मैसर्स वीएसपीएल ने 2014-15 में 12 शिफ्ट्स के लिए वीपीटी ड्रेजर तैनात किया था, 2015-16 में निल शिफ्ट्स और 2016-17 में 3 शिफ्ट्स के साथ। इसलिए, तैनाती और ड्रेजिंग की लागत की उचितता को प्रमाणित नहीं किया जा सकता है।</p>																					
	<p>व). वीएसपीएल ने कहा है कि 20 जून 2015 को वीपीटी के साथ पूरक अनुबंध में प्रवेश किया है मुख्य लाइसेंस समझौते के एक भाग के रूप में, और वीएसपीएल को अपने बर्थ को वीएसपीएल की लागतों पर -16.10 मीटर तक पहुंचाने की इजाजत देता है। इस संबंध में, वीपीटी ने वीएसपीएल के साथ दर्ज अनुपूरक लाइसेंस समझौते की एक प्रति अग्रेषित करें और टैरिफ के निर्धारण में ड्रेजिंग लागत की अनुमति के लिए प्रासंगिक खंड की पुष्टि करें।</p>	<p>वीएसपीएल के साथ दर्ज पूरक / अलग लाइसेंस समझौते की एक प्रति उपस्थित की जाती है।</p>																					
(6).	<p>(i). वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए वीएसपीएल द्वारा जारी की गई रु.72.71 लाख और रु.173.40 लाख पट्टे के किराये की पुष्टि करें की वह वीएसपीएल के साथ दर्ज लाए के प्रावधानों और वीपीटी के लिए प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किराए की अनुसूची के अनुसार है। वर्ष 2016-17 के लिए वीएसपीएल द्वारा दिए गए पट्टे के किराये का भी संकेत दिया जा सकता है।</p>	<p>यह सूचित करना है कि वीएसपीएल कैसे पहुंचा और साल 2014-15 और 2015-16 के वर्षों के लिए रु.72.71 लाख और रु.173.40 लाख की पट्टे के किराये की गणना के लिए विधि के पालन का पता नहीं है, इसलिए इसकी पुष्टि करना संभव नहीं है। हालांकि, वीपीटी द्वारा अस्थायी तौर पर दावा किए गए हद-वार और साल वार किराए का विवरण और वीएसपीएल द्वारा प्रदत्त विवरण नीचे सारणीबद्ध हैं:</p> <p>2014-15, 2015-16 और 2016-17 की अवधि के लिए मैसर्स वीएसपीएल की रेंटल स्टेटमेंट</p> <table><tr><th rowspan="2">क्र. म. सं.</th><th rowspan="2">क्षेत्र</th><th colspan="3">अवधि</th><th rowspan="2">किराए का प्रकार</th></tr><tr><th>2014-15</th><th>2015-16</th><th>2016-17</th></tr><tr><td>1</td><td>97,876.57 वर्ग मी</td><td>52,79,086.00</td><td>53,06,366.00</td><td>54,31,044.00</td><td>पोर्ट दर के स्केल (जैसा कि पट्टा अनुबंध में)</td></tr><tr><td>2.</td><td>13,473.40 वर्ग मी</td><td>7,27,964.00</td><td>7,31,726.00</td><td>7,48,9 8.00</td><td></td></tr></table>	क्र. म. सं.	क्षेत्र	अवधि			किराए का प्रकार	2014-15	2015-16	2016-17	1	97,876.57 वर्ग मी	52,79,086.00	53,06,366.00	54,31,044.00	पोर्ट दर के स्केल (जैसा कि पट्टा अनुबंध में)	2.	13,473.40 वर्ग मी	7,27,964.00	7,31,726.00	7,48,9 8.00	
क्र. म. सं.	क्षेत्र	अवधि			किराए का प्रकार																		
		2014-15	2015-16	2016-17																			
1	97,876.57 वर्ग मी	52,79,086.00	53,06,366.00	54,31,044.00	पोर्ट दर के स्केल (जैसा कि पट्टा अनुबंध में)																		
2.	13,473.40 वर्ग मी	7,27,964.00	7,31,726.00	7,48,9 8.00																			

	लिए पट्टे पर किराए का अनुमान लगाया है जो कि जुलाई 2015 में ही पंजीकृत किया गया है। इस संबंध में, निम्नलिखित बिंदुओं को स्पष्ट किये जा सकता है:	
	(अ) पिछले संशोधन के दौरान, वीएसपीएल ने वर्ष 2016-17 के लिए एक्जिम पार्क में अतिरिक्त जमीन के लिए पट्टे पर किराए का अनुमान लगाया था। अंतिम टैरिफ संशोधन के दौरान, प्राधिकरण द्वारा अतिरिक्त भूमि के लिए पट्टे पर किराए को अनुमत किया गया था। चालू टैरिफ संशोधन प्रस्ताव में, वीएसपीएल ने कहा है कि यह जमीन जुलाई 2015 में ही पंजीकृत थी और बुनियादी ढांचा सुविधाओं जैसे कि सड़क, रेल लाइन लिंक आदि को जोड़ दिया जाना बाकी है। कृपया वीएसपीएल को भूमि के आवंटन में देरी का कारण स्पष्ट कर सकते हैं।	प्वाइंट संख्या iv के संबंध में, यह प्रस्तुत किया गया है कि वीपीटी के प्रतिनिधियों के साथ लम्बा पत्राचार और वीपीटी के अध्यक्ष के साथ बैठकें होने के बाद अंत में यह निर्णय लिया गया कि "लीज एग्रीमेंट" के पंजीकरण की तारीख को सौंपने की तारीख माना जाएगा, अर्थात् दिनांक 29.07.2015 तक।
	(आ). वीपीटी ने एक बार फिर वीएसपीएल को भूमि आवंटन की तारीख और सटीक क्षेत्र की पुष्टि की।	
	(इ). लाइसेंस समझौते का खंड 5.3 के लाइसेंसधारक को अतिरिक्त भूमि या अन्य परिसर को पट्टा किराया या अन्य प्रभारों पर, लाइसेंसर लाइसेंसी की परस्पर सहमति पर उपलब्ध कराने की अनुमति देता है,। कृपया पुष्टि करें कि वर्ष 2017-18 में रु. 132.00 लाख में अतिरिक्त भूमि के लिए पट्टे का किराया और अगले दो वर्षों में 2% वार्षिक वृद्धि लाइसेंस अनुबंध के प्रावधानों के अनुरूप है। एक्जिम पार्क में अतिरिक्त भूमि के लिए यूनिट पट्टा किराया इंगित करें। यदि वीपीटी भूमि के लिए प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित पट्टा किराया अपनाया जाता है तो कृपया प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित आदेश में उसका संदर्भ दें।	आगे यह यह प्रस्तुत किया जाता है कि परिशिष्ट -3 (लाइसेंसधारी संपत्ति) के अनुसार लाइसेंस समझौते के संदर्भ में, " 90,000 वर्ग मीटर भूमि ईक्यू -8 और ईक्यू-9 बर्थ (गोदाम के लिए प्रत्येक के लिए 45,000 वर्ग मीटर) के पीछे, डॉक क्षेत्र की भूमि, गोदाम क्षेत्र में लाइसेंसधारी को पट्टे जाने के लिए पूर्तिकर स्थान है। लागू होने वाली दर के पैमाने के अनुसार भूमि किराया लाइसेंसधारी द्वारा इस जमीन के लिए लाइसेंसधारी को देय होगा। तट पर तटस्थ और पूर्तिकर स्पेस रेट के लिए देय पट्टा किराय वर्तमान में रु. 3,000/- / 100 वर्ग मीटर प्रति वर्ष है, जैसा कि आज की तारीख में है। वही "दर के पैमाने पर आवधिक संशोधन, लाइसेंस प्राप्त परिसर के बाहर भूमि के अधीन है। भूमि की स्थिति में, यदि कोई हो, लाइसेंसी परिसर से परे लाइसेंसधारी द्वारा पूछा गया है आवंटित किया गया है और किराया भी वाणिज्यिक किराए के अनुसार उस समय के लिए देय होगा जिसे बंदरगाह द्वारा समय-समय पर तय किया जाएगा।"। लाइसेंस समझौते के उपरोक्त शर्तों को देखते हुए, वाणिज्यिक किराया, अतिरिक्त "एक्जिम पार्क" क्षेत्र में आवंटित भूमि 30.00 ए.सी. के लिए, 29.7.2015 से लागू है, जैसा कि ऊपर बताया गया है। तदनुसार, उक्त सीमा के लिए किराया, वाणिज्यिक दर के अनुसार दावा किया जा रहा है जैसा कि टीएमपी द्वारा, वार्षिक वृद्धि 2% प्रतिवर्ष के साथ अनुमोदित और सड़क, रेल आदि जैसी बुनियादी सुविधाओं को लाइसेंस समझौते के अनुसार प्रदान किया जाएगा।
(7).	वर्ष 2017-18 के दौरान वी.एस.पी.एल द्वारा प्रस्तावित बर्थ सुपर संरचना और घाट को मजबूत करने पर वीएसपीएल द्वारा प्रस्तावित कुल संपत्तियाँ के लिए रु. 4.98 करोड़ के जोड़ों की तर्कसंगतता पर टिप्पणी करें।	बर्थ सुपर संरचना को मजबूत बनाने के लिए वीएसपीएल द्वारा प्रस्तावित कुल संपत्तियाँ के लिए रु. 4.98 करोड़ का अतिरिक्त उचित प्रतीत होता है।

(8).	<p>15 मई 2015 के आदेश के पैरा 12 (ii) के संदर्भके अनुसार जो कि वीपीटी को दी गई सलाह के साथ 11 अक्टूबर 2011 के आदेश में उचित प्रस्ताव दर्ज करने के लिए तैयार किया गया है, जिसमें कहा गया है कि वीपीटी द्वारा वीएसपीएल को प्राधिकृत किए गए कार्यों के लिए टैरिफ व्यवस्था जीसीबी पर, को प्राधिकरण की मंजूरी नहीं है। हालांकि, विशिष्ट निर्देशों के बाद भी वीपीटी ने कोई प्रस्ताव नहीं दायर किया है। इस संबंध में, मई 2015 के आदेश में लिया गया प्राधिकरण का यह फैसला है कि वीपीटी द्वारा वीएसपीएल को जीसीबी पर और वीएसपीएल द्वारा नाव की सेवाओं को, तब तक की अनुमति दी गई थी जब तक वीजीसीबीएल ने जीसीबी पर अपने परिचालन की शुरुआत नहीं करता, प्राधिकरण की मंजूरी नहीं है, इसे दोबारा दोहराया जाता है, कि इसे वीपीटी के नोटिस में लाया जाय।</p>	<p>चूंकि, 8 अप्रैल 2013, अर्थात् वीजीसीबी में वाणिज्यिक परिचालनों की शुरुआत की तारीख, जीसीबी में कोई अवरोध या फ्लोटिंग क्रेन ऑपरेशन नहीं थे। इन कार्यों को लंबे समय से जब्त कर लिया गया और वर्तमान में इस मुद्दे पर कोई प्रासंगिकता नहीं है।</p>
(9).	<p>दिनांक 15 मई 2015 के आदेश के पैरा 12 (vi) (1) के लिए तैयार किया गया है, जो विस्तृत रूप से वीएसपीएल द्वारा किए गए रु.16.08 करोड़ पर पूंजी निकर्षण व्यय को अस्वीकार करने के तर्क के साथ संबंधित है। उस आदेश में, वीपीटी ने कहा था कि वीएसपीएल के साथ समझौता ज्ञापन वापस ले लिया गया है और इसके पहले स्टैंड को दोहराया गया है कि वीएसपीएल द्वारा किए गए उक्त पूंजीगत व्यय को टैरिफ संशोधन के लिए विचार करने की आवश्यकता नहीं है क्योंकि लाइसेंस समझौता के प्रावधानों के अनुरूप नहीं है।</p> <p>हालांकि, वर्तमान अभ्यास में, वीएसपीएल ने वीएसपीएल द्वारा बनाई गई सबमिशन के लिए, चैनल/वर्थ की गहराई के लिए किए गए रु.16.08 करोड़ के व्यय को २००९-१० में पूंजीकृत करने की अनुमति देने का अनुरोध किया है। इस संबंध में, वीपीटी को यह स्पष्ट करने का अनुरोध किया जाता है कि क्या वीएसपीएल के अनुरोध को वीपीटी द्वारा 15 मई 2015 के आखिरी टैरिफ ऑर्डर में दिए गए बिंदु को देखते हुए वर्तमान टैरिफ संशोधन में विचार किया जाये।</p>	<p>यह दोहराया जाता है कि वर्ष 2009-10 में वी.एस.पी.एल द्वारा की गयी रु.16.08 करोड़ के उक्त पूंजीगत व्यय लाइसेंस अनुबंध के प्रावधानों के अनुरूप नहीं हैं।</p>

11.1. इसके बाद, वीएसपीएल ने **04 जुलाई 2017** के अपने पत्र के माध्यम से नीचे दिए गए सारांश के रूप में आगे की प्रस्तुतियां बनाई हैं:

- (i). टीएएमपी ने 10 मार्च 2016 और 27 दिसंबर 2016 को वीपीटी भूमि के उपयोग के संबंध में आदेशों को अधिसूचित कर दिया है। अ) 11 माह तक खुले माल के भंडारण के लिए लाइसेंस शुल्क निर्धारित करना, और (व) पंचवर्षीय अवधि 2013-18 पाँच वर्ष 01.04.2013 के लिए क्रमशः भूमि नीति, 2014 के अनुसार पट्टा किराया तय करना। दोनों उक्त आदेशों को जारी करते हुए, प्राधिकरण ने बीओटी ऑपरेटर यानी वीसीटीपीएल को इन आदेशों के प्रयोज्यता के बारे में बताया है कि समय-समय पर जारी किए गए सरकार की लागू भूमि नीति के बाद प्राधिकरण द्वारा टैरिफ तय की जाती है और व्यक्तिगत लाइसेंसधारियों के साथ वीपीटी द्वारा दर्ज व्यक्तिगत पट्टा समझौतों के मामले में, प्राधिकरण हस्तक्षेप करना पसंद नहीं करता है। दूसरे शब्दों में, यह कहा गया है कि दो आदेशों में शुल्कों की प्रयोज्यता वीपी ऑपरेटरों द्वारा वीपीटी द्वारा दर्ज संबंधित लाइसेंस समझौतों के प्रावधानों के अधीन है।
- (ii). हमारे लाइसेंस समझौते का 28 नवंबर 2001 और 29 जुलाई, 2005 को दर्ज दीर्घकालिक पट्टा समझौते के अनुसार, "लाइसेंसी वीपीटी एसओआर के अनुसार समय-समय पर प्रचलित भूमि पट्टे पर लाइसेंसर को भुगतान करेगा।" वीपीटी अब तक वीएसपीएल से चार्ज कर रहा था, ओपन कार्गो भंडारण के लिए लाइसेंस शुल्क, इसके भूखंडों के अस्थायी लाइसेंस के लिए एकत्र किया गया, जो वीपीटी के जनरल एसओआर का हिस्सा था। हालांकि, पहली बार अब, इसके क्रम संख्या टीएएमपी/48/2014-वीपीटी दिनांक 15 जनवरी 2016 के द्वारा वीपीटी के जनरल एसओआर में प्राधिकरण द्वारा "किराया की अनुसूची" के रूप में प्रतिस्थापित किया गया है, । किराए का यह अनुसूची तदनुसार वीपीटी के जनरल एसओआर का हिस्सा उक्त आदेश के कार्यान्वयन की तारीख से इस मद की टैरिफ रु.6.24/टन पर अनुमान लगाई गई थी। वीपीटी ने इस टैरिफ मद पर 50% छूट अधिसूचित की है और रु.3.11/वर्ग/मीटर/सप्ताह का संग्रह किया है।
- (iii). वीएसपीएल 11 अप्रैल 2017 और 27 जून 2017 के पत्रों के माध्यम से वीपीटी का प्रतिनिधित्व कर रहा है कि पूर्वव्यापी प्रभाव के साथ क्रिनेनियम दरें वी.एस.पी.एल के लिए लागू नहीं हैं और सामान्य एसओआर के तहत टीएएमपी द्वारा निर्धारित लाइसेंस शुल्क की छूट की दर हमारे लाइसेंस के प्रावधानों के अनुसार लागू होगी और वीपीटी को अनुरोध किया है कि हमसे स्पष्ट किए बिना कोई बिल नहीं बढ़ाया जाना चाहिए।
- (iv). 24 मार्च 2017 को वीपीटी के साथ हमारी बैठक के दौरान, यह सूचित किया गया था कि 27 दिसंबर के प्राधिकरण के आदेश के अनुसार दीर्घकालिक पट्टा किराये के लिए सामान्य परिस्थितियों के नोट के अनुसार क्षेत्र 1 ए औद्योगिक दर, वीएसपीएल टर्मिनल की लाइसेंस प्राप्त भूमि के लिए लागू होगी। हालांकि, वीएसपीएल ने बताया कि वही लागू नहीं किया जा सकता, क्योंकि यह वीपीटी और प्राधिकरण के आदेश भाग के साथ हमारे लाइसेंस समझौते का उल्लंघन करता है, स्पष्ट रूप से यह स्पष्ट करता है कि यह संबंधित लाइसेंस समझौतों के प्रावधानों के अधीन है।
- (v). तदनुसार, हमने वीपीटी को 11 अप्रैल 2017 के पत्र के साथ एक विस्तृत प्रतिनिधित्व भेजा है, इस बारे में हमारे दृष्टिकोण का विश्लेषण करने से पहले इस संबंध में बिल नहीं बढ़ाए। हालांकि, हमारे किसी भी अभ्यावेदन का जवाब दिए बिना, वीपीटी ने अपने चालान को पीछे से, 1.4.2013 से औद्योगिक उपयोग के लिए पंचवार्षिक रेट लगाने के लिए 15.09 करोड़ रु.पये की भारी राशि का दावा किया है। चूंकि ये बिल हमारे लाइसेंस समझौते के उल्लंघन में उठाए गए थे और इस संबंध में किए गए हमारे अभ्यावेदन का निपटान करने के बावजूद, हमने मूल रूप से वीपीटी को सभी बिलों को वापस कर दिया है जैसा कि हमारे लिए स्वीकार्य नहीं हैं।
- (vi). यह प्रस्तुत किया गया है कि इस पत्री को अनुमोदित करते हुए, यह बताते हुए कि जोन 1A औद्योगिक दरों उन कंपनियों के लिए लागू है जो एसओआर दे रहे हैं, प्राधिकरण, 27 दिसंबर 2016 के टैरिफ आदेश के अनुच्छेद 17 (xxv) ने कहा है कि नोट को एक स्पष्टीकृत नोट स्वीकृति दी गई है जो वीपीटी के अभिप्राय पर आधारित है कि यह 11 माह तक लाइसेंस शुल्क के लिए, 10 मार्च 2016 को अधिसूचित अपने आदेश के तहत निर्धारित टैरिफ लागू है और 11 माह से अधिक लंबी अवधि के पट्टों के लिए लागू है, दिनांक 27 दिसंबर 2016 के टैरिफ आदेश लागू है। दूसरे शब्दों में, इसका मतलब यह है कि जो वीपीटी के साथ बीओटी लाइसेंस में नहीं है, कुछ भी शामिल नहीं किया जाये।

- (vii). एकिज़म पार्क में आवंटित अतिरिक्त भूमि के लिए वीएसपीएल को अभी तक बिल प्राप्त नहीं हुए हैं हालांकि, वीएसपीएल ने प्रतिनिधित्व किया है कि एकिज़म पार्क पर अतिरिक्त भूमि पर उस क्षेत्र के लिए लागू औद्योगिक दरें लगाई जाए, क्योंकि जमीन आवंटित की गई है और केवल कार्गो के संचालन और भंडारण के लिए इस्तेमाल की जा सकती है, न कि वाणिज्यिक उद्देश्य के लिए। शुल्क दर ऑर्डर उस प्रयोजन के लिए भूमि के उपयोग के आधार पर तीन श्रेणियों के तहत शुल्कदर निर्दिष्ट करता है।
- (viii). शुल्क दर चक्र **2017-2020** के लिए हमारी शुल्कदर संशोधन प्रस्ताव जो प्राधिकरण को पहले ही पेश किया गया है, जिस पर कई सूचनाएं मांगी गई हैं, वीएसपीएल टर्मिनल और एकिज़म पार्क भूमि के लिए वीपीटी द्वारा लीज रेंटल के इन संशोधनों के कारण भारी वित्तीय देयता से बहुत प्रभावित होंगे। इसलिए, वीएसपीएल टैरिफ प्राधिकरण को अनुरोध करता है कि प्रयोज्यता को स्पष्ट करे अन्यथा दोनों ऊपर कहे गए आदेश टीएमपी से वीएसपीएल ।

11.2. वीएसपीएल द्वारा मांगे गए स्पष्टीकरण के संबंध में, वीएसपीएल को, 22 अगस्त 2017 के हमारे पत्र के माध्यम से, आदेश संख्या टीएएमपी/48/2014-बीपीटी दिनांक 15 जनवरी 2016 के पैरा 16(x)(a) और आदेश संख्या टीएएमपी/80/2015-बीपीटी दिनांक 17 नवंबर 2016 के पैरा 17 (xxv) को पढ़ने के लिए अनुरोध किया था। जो क्रमशः 10 मार्च 2016 और 27 दिसंबर 2016 को अधिसूचित किया गया।

11.3. वीएसपीएल के 04 जुलाई 2017 के पत्र की प्रति, वीपीटी को, 23 दिसंबर 2017 को हमारे पत्र के द्वारा अग्रेसितगई थी, जिसमें तुरंत बिन्दुवार टिप्पणियां प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। 27 दिसंबर 2017 के एक रिमाइंडर के बावजूद, वीपीटी ने, इस टैरिफ केस के निपटारे तक कोई जवाब नहीं दिया है।

12. इसके बाद, वी.एस.पी.एल ने 28 दिसंबर 2017 के अपने ई-मेल के माध्यम से वर्ष 2016-17 के लिए पट्टे के किराए के संबंध में निम्नलिखित ब्रेक अप को प्रस्तुत किया है:

वित्त वर्ष 16-17 के दौरान वीपीटी को पट्टे के किराए

एक्जिम पार्क में 30 एकड़ भूमि के लिए वीएसपीएल के अनुसार किराए						
से	तक	क्षेत्र वर्ग मीटर में	दिन	एकड़	दर प्रति वर्ग मीटर प्रति माह	पट्टे का किराया
01-अगस्त-15	31-मार्च-16	1,21,200	244	30	14.83	1,46,14,582
01-अप्रैल-16	31-मार्च-17	1,21,200	365	30	15.12	2,22,99,217
						3,69,13,799
कम: 9 एकड़ जमीन के लिए किराए का पूंजीकरण किया गया था						1,10,74,140
एक्जिम पार्क में भूमि के लिए वर्ष 2016-17 में माना गया किराया						2,58,39,659
वीएसपीएल टर्मिनल एरिया						
वीएसपीएल टर्मिनल एरिया		क्षेत्र वर्ग मीटर में	दिन	एकड़	दर प्रति 100 वर्ग मीटर प्रति सप्ताह	पट्टे का किराया
		121700	365	30.12	90.55	58,40,566
श्रमिक सुविधाएं भवन के लिए पट्टे का किराया						16,14,359

श्रमिक सुविधा निर्माण के सामने वीपीटी से, अस्थायी आधार पर लिए गए, वीपीटी को दो अतिरिक्त भूखंडों का लीज किराया	9,11,107
लागत विवरण में वर्ष के लिए माना गया कुल व्ययः	3,42,05,691

वित्त वर्ष 17-18 के दौरान वीपीटी को लीज किराए						
से	तक	क्षेत्र वर्ग मीटर में	दिन	एकड़	दर प्रति वर्ग मीटर प्रति प्रति माह	पट्टे का किराया
01-अप्रैल-17	31-मार्च-18	36,360	365	9	15.42	67,28,054
टर्मिनल क्षेत्र						
से	तक	क्षेत्र वर्ग मीटर में	दिन	एकड़	दर प्रति 100 वर्ग मीटर प्रति सप्ताह	पट्टे का किराया
01-04-2017	31-03-2018	121700	365	30.124	90.55	58,40,566
श्रमिक सुविधाएं भवन के लिए पट्टे का किराया						7,55,832
वर्ष के लिए कुल व्ययः						1,33,24,452

13. वी.एस.पी.एल ने 3 जनवरी 2018 के ई-मेल के जरिए 2017-18 से 2019 -20 के वर्षों के लिए सीमा शुल्क प्रबंधन के संबंध में निम्नलिखित सबमिशन दिए हैं:

- (i). वीएसपीएल ने आंध्र प्रदेश के माननीय उच्च न्यायालय (एपी) से सामने अक्टूबर 2012 से जून 2014 की अवधि के दौरान वीएसपीएल टर्मिनल पर तैनात सीमा-शुल्क कर्मचारियों के लिए लागत रिकवरी (सीआर) शुल्क का भुगतान के लिए केस लड़ा है। हालांकि, एपी के माननीय उच्च न्यायालय के 08 मई 2014 के अंतरिम आदेश के अनुसार, वीएसपीएल ने जून 2014 तक देय बकाया राशि का 50% का भुगतान किया था, यानी, रु.68,88,275 सीएम नं.79/06.06.2014 के अनुसार। यह राशि सीमा शुल्क विभाग से छूट पाने के मद्देनजर वीएसपीएल में पुस्तकों में व्यय के रूप में नहीं ली गई थी।
- (ii). इसके अलावा, वीएसपीएल ने सीमा शुल्क आयुक्त के पास 01 जुलाई 2017 के पत्र सं. 516/2017 से संपर्क किया था, जिसमें आरोपों के भुगतान से छूट के लिए दायर आवेदन के मद्देनजर लागत वसूली शुल्क को छोड़ने का अनुरोध किया था। सीमा शुल्क आयुक्त के कार्यालय ने वीएसपीएल का हवाला देते हुए सी.आर प्रभागों के छूट के अनुरोध को यह कहते हुए खारिज कर दिया कि, वीएसपीएल 10 अप्रैल 2013 के बोर्ड परिपत्र संख्या 16/2013 के तहत अपेक्षित श्रेष्ठ होल्ड प्रदर्शन मानदंडों को हासिल करने में असफल रहा है। फिर वीएसपीएल ने एपी के माननीय उच्च न्यायालय से संपर्क किया था सीआर शुल्क के भुगतान से छूट देने की पात्रता के लिए सीमा शुल्क द्वारा जारी परिपत्र की फिर से जांच करने के लिए प्रार्थना करने वाले 2017 के डब्ल्यू.पी 33341 में दायर किया गया, डब्ल्यूपी के जवाब में, एपी के माननीय उच्च न्यायालय ने 9 अक्टूबर 2017 के अपने आदेश के जरिए अधिसूचित नोटिस के अंतरिम स्टे को शर्त के अधीन दिया है कि याचिकाकर्ता आठ हफ्तों के भीतर 50% मांग का भुगतान करता है। तदनुसार वीएसपीएल ने जुलाई 2014 से सितंबर 2017 तक की अवधि के लिए रु.1,31,60,261/- के दावों के 50% दावे का भुगतान किया है।

- (iii). चूंकि वीएसपीएल ने छूट के लिए अनुरोध विभाग द्वारा अस्वीकार कर दिया है, वीएसपीएल माननीय उच्च न्यायालय के एपी से फैसले मिलने पर सीमा शुल्क की मांग का भुगतान करने की संभावना है। इसीलिए वीएसपीएल ने अगले तीन सालों के लिए मैनिंग सीमा-शुल्क के लिए प्रावधान किया है। हाल ही में मांग की सूचना के मद्देनजर, वीएसपीएल ने सीमा शुल्क प्रबंधन के लिए खर्च पर विचार करने के लिए प्राधिकरण से अनुरोध किया था। वीएसपीएल ने अपने अनुमान के समर्थन में **01.10.2012** को सीमा शुल्क मांग और सीमा **22.06.2017** को शुल्क की मांग की प्रतिलिपि प्रस्तुत की है और **2017-18** से **2019-20** के वर्षों के लिए अपने अनुमानों का विस्तृत कार्य प्रस्तुत किया है।

14. इसके बाद, वीएसपीएल ने **09 जनवरी 2018** के अपने ई-मेल के जरिए **19.12.2011** को माननीय उच्च न्यायालय के अंतरिम आदेश को देखते हुए वीएसपीएल द्वारा एकत्र किए गए एचएमसी के लिए किराया प्रभार दिखाते हुए विस्तृत विवरण प्रस्तुत किया है जिसमें वीएसपीएल को किराया प्रभार लेने के लिए अनुमति दी गई है। एचएमसी रु.**72.75** प्रति टन, अक्टूबर **2011** में अनुमोदित दर के अनुसार एचएमसी के लिए प्रति टन **36.70** रु.पये के लिए किराया प्रभार और **1 अप्रैल 2014** से लेकर **15 मई 2015** के संशोधित आदेश तक की अवधि के लिए अतिरिक्त संग्रह प्रभावी **9 जुलाई 2017** लेकिन वीएसपीएल ने **07 जुलाई 2015** तक प्रस्तुत किया है। विस्तृत विवरण के आधार पर वीएसपीएल द्वारा प्रस्तुत एक सारांश स्थिति नीचे दी गई है:

साल	माननीय उच्च न्यायालय के अंतरिम आदेश दिनांक 19.12.2011 को के अनुपालन में एचएमसी के किराया से वीएसपीएल द्वारा एकत्र राजस्व	इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अक्टूबर 2011 के आदेश के रूप में रु. 36.70 प्रति टन की दर से एचएमसी के किराये के लिए एकत्रित राजस्व	इस प्राधिकरण द्वारा, माननीय उच्च न्यायालय के अंतरिम आदेश के आधार पर अनुमोदित, 19.12.2011 (माननीय उच्च न्यायालय के अंतरिम आदेश की तिथि) 09.07.2015 तक, अर्थात् मई 2015 में संशोधित दर को मंजूरी दी गई आदेश प्रभाव में आया, एचएमसी के लिए दर से ऊपर वीएसपीएल द्वारा प्राप्त अतिरिक्त राजस्व।
2014-15	124,291,963	101,128,145	23,163,818
2015-16 (तक 7.7.2015)	24,240,493	19,624,686	4,615,808
कुल	148,532,456 अवलोकन करे	120,752,831	27,779,625

वीएसपीएल द्वारा प्रस्तुत बयान दर्शाता है कि वीएसपीएल ने **1 अप्रैल 2015** से **7 जुलाई 2015** तक रु.**38.20** प्रति टन से रु.**47.75** प्रति टन की सीमा में एचएमसी का किराया इकठ्ठा किया है।

15. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकॉर्ड पर उपलब्ध है। संबंधित दलों द्वारा किए गए तर्कों का एक अंश संबंधित पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। इन विवरणों को हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराया जाएगा।

16. इस मामले की प्रसंस्करण के दौरान एकत्र की गई सूचना की संपूर्णता के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति उभर रही है:

- (i). (अ). वाइजेग बंदरगाह प्राइवेट लिमिटेड (वीएसपीएल) के मौजूदा दर के स्केल (एसओआर) को मई **2015** में **15 मई 2015** के आदेश सं टीएएमपी/18/2014-वीएसपीएल द्वारा **31 मार्च 2017** तक प्रारंभिक वैधता के साथ मंजूरी दे दी गई थी।

इसके बाद, वीएसपीएल द्वारा किए गए अनुरोध के आधार पर, इस प्राधिकरण ने, वीएसपीएल के एसओआर की ऑर्डर नं टीएएमपी/18/2014-वीएसपीएल दिनांक **29 मार्च 2017** तक **30 जून 2017** तक वैधता बढ़ा दी है, जिसके तहत इस शर्त के अधीन अतिरिक्त है कि अधिशेष **01 अप्रैल 2017** के बाद की अवधि के लिए स्वीकार्य लागत और स्वीकार्य वापसी, यदि कोई हो, निर्धारित करने के लिए टैरिफ में पूरी तरह से समाप्त करने में कामयाब होगी।

(आ). यह याद किया जाता है कि वीएसपीएल ने आंध्र प्रदेश के माननीय उच्च न्यायालय में अक्टूबर 2011 के टैरिफ ऑर्डर को चुनौती देने वाली याचिका सं 33402 को हार्बर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) के टैरिफ में इस प्राधिकरण द्वारा प्रभावित कमी की सीमा तक दायर किया है। प्रति टन रु.72.75 प्रति से रु.36.70 प्रति टन माननीय उच्च न्यायालय ने 19 दिसंबर 2011 को अंतरिम आदेश पारित कर दिया है ताकि अगले आदेश तक वीएसपीएल को चार्ज करने और रु.72.75 प्रति टन इकट्ठा किया जा सके। माननीय न्यायालय ने वीएसपीएल को भी निर्देश दिया है कि 22.12.2011 को एचएमसी पर लगाए गए सभी टैरिफों को लगाया और एकत्र किया जाए तो याचिकाकर्ता इस तरह के सभी लेन-देनों का एक खाता रखता है और याचिकाकर्ता की याचिका में इसकी याचिका याचिका में सफल नहीं होगी, राशि अभियुक्त आदेश के तहत निर्धारित **36.70** प्रति टन के टैरिफ के ऊपर वीएसपीएल द्वारा एकत्र की गई और माननीय न्यायालय के अगले आदेशों के अधीन होगा। माननीय न्यायालय द्वारा अभी तक रिट याचिका का निपटारा नहीं किया जा सका है।

उपरोक्त स्थिति के बावजूद, अक्टूबर 2011 के टैरिफ ऑर्डर के बाद, जिसकी वैधता 31 मार्च 2014 तक निर्धारित की गई थी, वीएसपीएल ने मार्च 2014 में अपने मौजूदा मौजूदा स्केल के संशोधनों के लिए प्रस्तावित किया था, जिसमें एचएमसी की दर, रु.36.70 पीएमटी से **64.00** प्रति टन, अक्टूबर 2011 में, इस प्राधिकरण द्वारा अन्य टैरिफ मदों में संशोधन के अलावा अनुमोदित किया। वीएसपीएल के प्रस्ताव के आधार पर और लागत वक्तव्य में घाटे की स्थिति के आधार पर यह प्राधिकार, 15 मई 2015 के अंतिम टैरिफ संशोधन आदेश में, हार्बर मोबाइल क्रेन के लिए किराया प्रभार में बढ़कर रु.36.70 प्रति टन से बढ़ाकर **64** रुपये प्रति टन (अर्थात् **74.38%** वृद्धि), तट संचलन प्रभार रु.40/- प्रति टन से रु.45/- प्रति टन (**12.5%** वृद्धि), बर्थ किराया प्रभार **260%** की वृद्धि हुई और थोक सामग्री हैंडलिंग सिस्टम के लिए शुल्क, वीएसपीएल के प्रभार को, जैसा वीएसपीएल द्वारा प्रस्तावित किया गया था, के अनुसार कम कर दिया गया। वीएसपीएल ने इस प्राधिकरण के उस आदेश को लागू किया है, जिसकी वैधता को 31 मार्च 2017 तक, आदेश में निर्धारित किया गया था।

वीएसपीएल द्वारा दायर मौजूदा प्रस्ताव, 2017-18 से 2019-20 के वर्षों के अनुमानों के आधार पर एसओआर की वैधता की समाप्ति के बाद की अवधि के लिए दरों के संशोधन के लिए है। आंध्रप्रदेश के माननीय उच्च न्यायालय ने, इस प्राधिकरण पर रोक लगाने के लिए ऐसा कोई भी निर्देश नहीं दिया है, जो वीएसपीएल के मूल्यों के स्केल को संशोधित करने के लिए रोकता हो, वीएसपीएल द्वारा दायर याचिका संख्या 3,3402 वर्ष 2011 में, अक्टूबर 2011 के टैरिफ आदेश के टैरिफ को चुनौती दी, जो माननीय उच्च न्यायालय के समक्ष लंबित है।

(ii). वीएसपीएल द्वारा फरवरी 2017 में प्रारंभिक प्रस्ताव 2017-18 से 2019-20 तक तीन साल की अवधि के लिए था, जिसमें 2016-17 के लिए लागत वक्तव्य में प्रस्तुत आंकड़े पहले छह महीनों के वास्तविक थे, जो कि 30.09.2016 तक का था। इसके बाद, वीएसपीएल ने वर्ष 2016-17 के अनुमानों को पूरे वर्ष के वास्तविक अनुमानों के साथ प्रतिस्थापन किए गए पत्र के कवर के तहत संशोधित प्रस्ताव दाखिल किया है और 2016-17 वास्तविक रूप में हमारे द्वारा सुझाए गए के आधार पर 2017-18 से 2019-20 के वर्षों के अनुमानों को भी संशोधित किया है। वीएसपीएल द्वारा 05 अक्टूबर 2017 के पत्र के माध्यम से संशोधित प्रस्तावित प्रस्ताव और वीपीटी द्वारा दिए गए इनपुट के साथ इस मामले की कार्यवाही के दौरान वीएसपीएल द्वारा प्रस्तुत अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण इस विश्लेषण के उद्देश्य के लिए माना जाता है।

(iii). (अ). जैसा कि पैरा 11 (ii) (a) दिनांक अक्टूबर 2011 के, और मई 2015 के पैरा 12(iii)(a), में वीएसपीएल ने अक्टूबर 2011 के आदेश में टैरिफ संशोधन के दौरान खुलासा किया था कि यह संचालन विशाखापट्टनम पोर्ट ट्रस्ट (वीपीटी) के जनरल कार्गो बर्थ (जीसीबी) में एक अलग समझौते के आधार पर जो भारत में स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड (सेल) के साथ दर्ज किया गया था। वीएसपीएल ने कहा कि उसने वर्ष 2001 में सेल के साथ दीर्घकालिक अनुबंध में प्रवेश किया था, हालांकि, लाइसेंस प्राप्त करने वाला वीपीटी बेरिंग पैनामैक्स पोत के लिए आंतरिक बंदरगाह में आवश्यक ड्राफ्ट को पूरा नहीं कर सका था। वीएसपीएल ने वीएसपीएल द्वारा चार्टर्ड फ्लोटिंग क्रेन द्वारा वीपीटी के जीसीबी में पनामैक्स बेसल्स के निर्वहन के लिए सेल

के साथ एक अलग समझौते में भी प्रवेश किया था और तटीय आंदोलन के लिए बजरा और सेवा के माध्यम से लाइसेंस सेवाएं प्रदान की थीं।

यह प्राधिकरण अक्टूबर **2011** और मई **2015** के आदेशों में रखी गई स्थिति को दोहराता है कि यह वीएसपीएल द्वारा दर्ज अलग-अलग समझौतों में शामिल नहीं है। वीपीटी के साथ वीएसपीएल द्वारा प्रवेश किया गया लाइसेंस अनुबंध दो बर्थों के निर्माण, संचालन और रखरखाव के लिए है, वीपीटी में ईक्यू **8** और ईक्यू **9**, यह प्राधिकरण उस आदेश में मनाया गया था कि जीसीबी संचालन में वीएसपीएल द्वारा किए गए संचालन वीपीटी द्वारा वीपीटी द्वारा दर्ज लाइसेंस समझौते से नहीं निकलेगा, लेकिन सेल के साथ वीएसपीएल द्वारा दर्ज द्विपक्षीय समझौते के आधार पर होगा। यह मकान मालिक पोर्ट ट्रस्ट के लिए है, इस सवाल पर स्वयं को संतुष्ट करने के लिए कि क्या एसपीवी जैसे वीएसपीएल को ऐसे परिचालन करने की अनुमति दी जा सकती है जो लाइसेंस समझौते से शामिल नहीं हैं।

- (आ). पैरा **12 (iii) (c)** और पैरा **11 (ii) (c)** में **11 अक्टूबर 2011** के वीएसपीएल के आदेश में मई **2015** के अंतिम टैरिफ संशोधन आदेश में, इस प्राधिकरण ने स्पष्ट रूप से यह माना था कि फ्लोटिंग क्रेन से संबंधित टैरिफ व्यवस्था वीसीपीएल द्वारा प्रस्तावित जीसीबी और बार्ज सेवाओं में आपरेशनों के पास इस प्राधिकरण की मंजूरी नहीं है। यह स्पष्ट भी किया गया था कि हालांकि इन सेवाओं को वीआरटीटी के साथ बीरथ नं० ईक्यू **8** और ईक्यू **9** के लिए प्रवेश नहीं किया गया है, इस प्राधिकरण द्वारा विनियमित किए जाने की आवश्यकता है क्योंकि ये सेवाएं मेजर पोर्ट ट्रस्ट अधिनियम **1963** की धारा **42** में सूचीबद्ध हैं यदि वीपीटी द्वारा सेवाओं की पेशकश करने के लिए वीपीटी द्वारा दी गई प्राधिकरण लाइसेंस समझौते के दायरे से परे है और वीओटी व्यवस्था के मुताबिक है, तो आदेश में वीपीटी को टैरिफ दिशानिर्देशों के अध्याय **7** के संदर्भ में कार्रवाई शुरू करने की आवश्यकता है और उसे अनुमति दी गई थी इस संबंध में अपना प्रस्ताव दर्ज करने के लिए **31 दिसंबर 2011** तक का समय। यदि वीपीटी ने **28 जनवरी 2014** के अपने पत्र सं आईटीआरए/एसबीई/एफटीएमपी/एमआईएससी के अनुसार उचित प्रस्ताव दर्ज करने के लिए सहमति जताई थी, इस मामले में अभी तक वीपीटी से कोई प्रस्ताव नहीं मिला। आखिरी संशोधन के दौरान, वीएसपीएल ने हालांकि, कहा है कि जीसीबी में फ्लोटिंग क्रेन ऑपरेशन लंबे समय से समाप्त हो गया है और वर्तमान में कोई फ्लोटिंग क्रेन संचालित नहीं किया जा रहा है।

वीएसपीएल ने यह भी कहा है कि सेल जहाजों के माल नौका का शुल्क सीधे सेल द्वारा वाईजेग जनरल कार्गो बर्थ प्राइवेट लिमिटेड (बीजीसीबीपीएल) को दिया जाता है, वीपीटी के वीओटी ऑपरेटर प्रदत्त कर रहे हैं जिन्होंने वीओटी व्यवस्था के तहत अप्रैल **2013** से जीसीबी में व्यावसायिक संचालन शुरू किया है। वीएसपीएल द्वारा कही गई उपरोक्त स्थिति के बावजूद, यह प्राधिकरण अपनी स्थिति को विस्तृत रूप से स्पष्ट कहता है कि जीसीबी में वीपीटी द्वारा वीसीपी और बार्ज सेवा पर वीपीटी द्वारा प्राधिकृत प्रचालनों के लिए टैरिफ व्यवस्था का पालन किया गया था और ऐसे ऑपरेशन की अवधि के लिए वीएसपीएल द्वारा प्रस्तावित फ्लोटिंग क्रेन सेवाओं वीपीसी से वीएसपीएल तक बीजीसीबीपीएल द्वारा शुरू होने तक जीसीबी के संचालन की अनुमति इस प्राधिकरण की मंजूरी नहीं है।

- (iv). **2005** के टैरिफ दिशानिर्देशों के क्लॉज **2.13** के तहत आवश्यक तत्काल टैरिफ चक्र के अनुमान के मुकाबले वास्तविकता का विश्लेषण करने से पहले, यह कहना प्रासंगिक है कि वीएसपीएल के वार्षिक लेखा वर्ष **2014-15** और **2015-16** के लिए जीसीबी से आय की रिपोर्ट और **2014-15** से **2016-17** के प्रत्येक वर्ष के लिए जीसीबी संचालन के लिए अलग से आय का अनुमान लगाया गया है। वीएसपीएल ने कहा है कि विभिन्न ग्राहकों के साथ अनुबंध के मुताबिक विशाखापत्तनम में जनरल कार्गो बर्थ / बाहरी बंदरगाह बर्थ में मालवाहक बोट / पूरी तरह से लादने वाले जहाजों को संभालने के लिए वीएसपीएल का दायित्व है। उपर्युक्त सेवाओं के खाते में अर्जित आय और व्यय, **2014-15** से **2016-17** के प्रत्येक वर्ष के लिए वार्षिक खातों में अलग से दिखाए गए हैं। यह कहना महत्वपूर्ण है कि वीपीटी के साथ वीएसपीएल द्वारा दर्ज **28 नवंबर 2001** के लाइसेंस समझौते के अनुसार, वीएसपीएल को दिया गया लाइसेंस दो बहुउद्देशीय बर्थों **EQ8** और **EQ9** के संचालन, प्रबंधन और रखरखाव के लिए है। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित टैरिफ जो पिछले टैरिफ संशोधन आदेश में, दर्शाया है, **EQ8** और **EQ9** बर्थ पर वीएसपीएल द्वारा प्रदान की जाने वाली सेवाओं के लिए है। लागत वक्तव्य में अब बताये गए, वीएसपीएल ने सही तौर पर **2014-15** और **2015-16** के

वर्षों के लिए आय को बाहर कर दिया है और **2014-15** से **2016-17** के वर्षों के खर्चों को जीसीबी में किए गए कार्यों के संदर्भ में वार्षिक खातों में बताया गया है। वर्ष **2016-17** के लिए, लेखापरीक्षित वार्षिक खातों में कोई भी आय की सूचना नहीं है। जीसीबी संबंधित आंकड़े वीएसपीएल द्वारा प्रस्तुत किए गए हैं जो अलग-अलग उनके वार्षिक खातों में रिपोर्ट किए गए हैं, उन पर विश्वास किया जाता है। चूंकि इस प्राधिकरण से पहले के प्रस्ताव वीएसपीएल द्वारा वर्ष संख्या ईक्यू **8** और ईक्यू **9** पर किए गए परिचालन के लिए टैरिफ की समीक्षा करना है, जीसीबी पर परिचालन से संबंधित आय और व्यय जो वीएसपीएल द्वारा कृत है उन्हें अपवर्जित करने की आवश्यकता है। यह पिछले टैरिफ ऑर्डर में दिए गए दृष्टिकोण के अनुरूप है।

- (v). **2005** के टैरिफ दिशानिर्देशों के क्लॉज **2.13**, इस प्राधिकरण को निर्धारित समय सीमा के अंत में प्रमुख पोर्ट ट्रस्ट और निजी टर्मिनल के वास्तविक भौतिक और वित्तीय प्रदर्शन की समीक्षा करने के लिए प्रस्तावित अनुमानों के संदर्भ में प्रचलित टैरिफ पर आधारित अनुमति की देता है।

वीएसपीएल के टैरिफ की आखिरी समीक्षा के दौरान, इस प्राधिकरण ने **2014-15** से **2016-17** के वर्षों के अनुमानों के आधार पर टैरिफ को मंजूरी दी थी। जैसे, वर्ष **2014-15** से **2016-17** के अनुमानों की तुलना उन वर्षों की वास्तविकताओं के साथ करना आवश्यक है। **2014-15** से **2016-17** के वर्षों के लिए वास्तविक दृष्टिकोण शुद्ध अधिशेष/घाटे का आकलन करने के लिए अनुमानित स्थिति में आने के लिए अंतिम आदेश में अपनाया गया। वर्ष **2014-15** से **2016-17** के दौरान वीएसपीएल का वास्तविक प्रदर्शन, वीएसपीएल द्वारा दायर की गई लागत वक्तव्य में किए गए संशोधनों के साथ अनुमानों के मुताबिक का विश्लेषण नीचे किया गया है:

- (अ). लागत वक्तव्य में वीएसपीएल द्वारा प्रस्तुत वास्तविक आय और व्यय की वस्तुएं वार्षिक खातों में सूचीबद्ध व्यक्तिगत आंकड़ों से मेल नहीं खाती हैं क्योंकि लेख में आइटम का वर्गीकरण लागत वक्तव्य से भिन्न होता है और इसके अनुसार समायोजन के कारण भी कुछ वस्तुओं पर लागत वक्तव्य है हालांकि, वीएसपीएल ने कुल आय, कुल व्यय, मूल्य विवरण में वार्षिक ब्योरे में रिपोर्ट किए गए प्रासंगिक आंकड़ों के साथ मूल्यवृद्धि में एक बयान प्रस्तुत किया है और इसलिए वीएसपीएल द्वारा अपने लागत वक्तव्य में दिए गए वास्तविकता को इस विश्लेषण विषय में बाद के पैराग्राफ में बताए गए कुछ संशोधनों के अनुसार माना जाता है।
- (आ). वीएसपीएल द्वारा वास्तविक संचालित यातायात क्रमश **51.89** लाख टन, **45.25** लाख टन और **63.27** लाख टन, **2014-15** से **2016-17** तक कुल **160.41** लाख टन जो अनुमानित यातायात **53.50** लाख टन, **64.25** लाख टन और **70.23** लाख टन जो कुल **187.98** लाख टन, इसी अवधि के लिए मई **2015** के टैरिफ आदेश में है। लैंड लार्ड बंदरगाह वीपीटी ने वीएसपीएल द्वारा वर्ष **2014-15** से **2016-17** तक कुल **51.3** लाख टन, **44.5** लाख टन और **63.6** लाख टन पर **159.4** लाख टन का वास्तविक टैरिफिक संभाला है, जो कि तुलना में मामूली कम है। वास्तविक टैरिफिक जो कि वीएसपीएल द्वारा की गई है इस विश्लेषण के उद्देश्य के लिए माना जाता है। भौतिक प्रदर्शन में अंतर **14.67%** नकारात्मक है i.e. वास्तविक टैरिफिक **2014-15** से **2016-17** के लिए अनुमानित यातायात से **14.67%** कम है।
- (इ). अंतिम टैरिफ ऑर्डर में माना जाने वाला आय का अनुमान अंतिम टैरिफ ऑर्डर में दी गई टैरिफ में वृद्धि / कमी के लिए समायोजित किया जाता है ताकि वास्तविक आय के साथ तुलना की जा सके।
- (ई). जैसा कि पहले पैराग्राफ में कहा गया है, वीएसपीएल ने आंध्र प्रदेश के माननीय उच्च न्यायालय में अक्टूबर **2011** के टैरिफ ऑर्डर को चुनौती देने वाली याचिका याचिका सं **33402** में इस प्राधिकरण द्वारा टैरिफ आदेश में हार्बर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) प्रति टन से रु.**72.75** प्रति रु.**36.70** प्रति टन में कमी पर दावा किया है। माननीय उच्च न्यायालय ने **19** दिसंबर **2011** को अंतरिम आदेश पारित कर दिया है ताकि अगले आदेश तक वीएसपीएल को चार्ज करने और रु.**72.75** प्रति टन इकट्ठा किया जा सके। माननीय न्यायालय ने वीएसपीएल को भी निर्देश दिया है कि **22.12.2011** को एचएमसी पर लगाए गए सभी टैरिफों को लगाया और एकत्र किया जाए तो याचिकाकर्ता को इस तरह के सभी लेने-देने का एक खाता रखना है और यदि याचिकाकर्ता की रिट याचिका सफल नहीं होती, तो आचरित आदेश के तहत निर्धारित **36.70** प्रति टन के टैरिफ के ऊपर वीएसपीएल द्वारा एकत्र की गई राशि माननीय न्यायालय के अगले आदेशों के अधीन होगी।

पिछले टैरिफ संशोधन के दौरान, जैसा की पैरा **12(vi) (व)** वीएसपीएल के वार्षिक खातों में वर्ष **2011-12 (19.12.2011 से)** से **2013-14** तक दिखाया गया है, एचएमसी की आय की रु.**36.70** प्रति टन तुलना में उच्च दर पर, एकत्रित की गई राशि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित है। वीएसपीएल ने पिछले टैरिफ संशोधन कवायद में किए गए पिछली अवधि के विश्लेषण के लिए वर्ष **2011-12 से 2013-14** के वार्षिक खातों में एचएमसी से वास्तविक आय पर विचार किया था। माननीय उच्च न्यायालय के विशिष्ट अंतरिम आदेश को ध्यान में रखते हुए वीएसपीएल को पूर्व में संशोधित दर रु.**72.75** प्रति टन और माननीय उच्च न्यायालय को वीएसपीएल को दिशा देने के लिए अंतर राजस्व के लिए अलग-अलग खातों को रखने के लिए अनुमति दी गई है। एकत्रित जो अदालत के निर्णय के अधीन है, वर्ष **2011-12 से 2013-14** के वार्षिक खातों में एचएमसी के वास्तविक राजस्व को पिछले अवधि के विश्लेषण के उद्देश्य के लिए माना गया था, जैसा कि वीएसपीएल द्वारा किया गया था, वर्ष **2014-15 और 2015-16** के लिए एचएमसी से वास्तविक राजस्व के लिए इसी दृष्टिकोण का पालन किया जाता है, अर्थात् **9 जुलाई 2015** तक, जब तक **15 मई 2015** के आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा संशोधित दरों को लागू किया जाता है।

मई, **2015** के आखिरी टैरिफ संशोधन आदेश, वीएसपीएल द्वारा एकत्र किए गए वास्तविक राजस्व के अंतिम टैरिफ संशोधन में वीपीएल द्वारा प्रस्तुत वक्तव्य के आधार पर पैरा **12(vi)(b)** अक्टूबर **2011** के आदेश में, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित रु.**36.70** प्रति टन की दर के अनुसार राजस्व संग्रहणीय और **19 दिसंबर 2011** से स्वीकृत टैरिफ से अधिक एचएमसी से एकत्र किए गए अतिरिक्त राजस्व (अर्थात् माननीय उच्च न्यायालय के आदेश की तारीख) **31 मार्च 2014** तक को वीएसपीएल द्वारा मूल्यांकन किया गया था, जिसको उस समय सारणीबद्ध किया गया था। कथित तालिका के अनुसार, वीएसपीएल ने अक्टूबर **2011** के आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित एचएमसी के लिए टैरिफ के ऊपर और उसके ऊपर एकत्रित कुल राजस्व का आकलन किया है, **2011-12** की अवधि के लिए रु.**412.58** लाख तथा **19 दिसंबर 2011**, माननीय उच्च न्यायालय के अंतरिम आदेश की तिथि से **31 मार्च 2014** तक थी।

वर्णित टैरिफ ऑर्डर बताता है कि वीएसपीएल द्वारा **2014-15 और 2015-16** की अवधि के संशोधित दरों तक एकत्रित राशि **15 मई 2015** को इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित की गई है, इसे प्रभावी रूप से वीएसपीएल द्वारा मूल्यांकन किया जाना और रखा जाएगा। माननीय उच्च न्यायालय के निर्देशों के अनुपालन में प्रत्येक ऐसे लेनदेन के लिए एक अलग खाते में। वीएसपीएल ने वर्तमान प्रस्ताव की कार्यवाही के दौरान, एचएमसी से प्राप्त वास्तविक राजस्व और अक्टूबर **2011** में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित रु.**36.70** प्रति टन की दर के अनुसार राजस्व संग्रह का विवरण दिया था और एचएमसी से एकत्रित अंतर राजस्व का मूल्यांकन, स्वीकृत टैरिफ से ऊपर, **2014-15 और 2015-16** की अवधि के लिए **7 जुलाई 2015** तक, किया गया था। (अर्थात् **15 मई 2015** के आदेश के अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संशोधित दर, **9 जुलाई 2015** से प्रभावी हो गई है)। ऐसा इसलिए, मई **2015** के पैरा **12 (vi) (बी)** में प्रस्तुत सारांश स्थिति को वीएसपीएल द्वारा प्रस्तुत वक्तव्य के आधार पर **7 जुलाई 2015** तक, वर्ष **2014-15 और 2015-16** के लिए स्थिति के साथ अद्यतन किया गया है। और नीचे सारणीबद्ध है:

साल	19.12.2011 को माननीय उच्च न्यायालय के अंतरिम आदेश के अनुपालन में एचएमसी के किराया से वीएसपीएल द्वारा एकत्र राजस्व	अक्टूबर 2011 के आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित के रूप में रु. 36.70 प्रति टन की दर से एचएमसी के किराये के लिए एकत्रित राजस्व	19.12.2011 (माननीय उच्च न्यायालय के अंतरिम आदेश की तिथि) 09.07.2015 तक की अवधि के लिए माननीय उच्च न्यायालय के अंतरिम आदेश के आधार पर इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित एचएमसी के लिए वीएसपीएल द्वारा एकत्रित विभेदक राजस्व, अर्थात् मई 2015 में संशोधित दर को मंजूरी दी गई, आदेश प्रभाव में आया
2011-12 (से 19.12.2011) (नोट ए देखें)	22,018,254	17,582,150	4,435,744
2012-13	82,924,841	65,957,810	16,967,031

2013-14	90,609,219	70,753,209	19,856,011
कुल - ए (15 मई 2015 के आदेश के पैरा 12 (iv) (बी) में प्रस्तुत)	195,552,314 (नोट बी देखें)	154,293,529	41,258,786
2014-15	124,291,963	101,128,145	23,163,818
2015-16 (तक 7.7.2015)	24,240,493	19,624,686	4,615,808
कुल - बी	148,532,456 देखें नोट (सी)	120,752,831	27,779,625
महायोग (ए + बी)	344,084,770	275,046,359	69,038,411

(अ) माननीय उच्च न्यायालय का अंतरिम आदेश **22.12.2011** के बाद एकत्रित अंतर लेवी के अलग-अलग खाते को रखने के लिए वीएसपीएल को निर्देशित करता है। वीएसपीएल ने हालांकि, **19.12.2011** से विवरण प्रस्तुत किया है, अर्थात् माननीय उच्च न्यायालय के अंतरिम आदेश की तिथि से।

(आ) वीएसपीएल ने मई **2015** के प्रसंस्करण के दौरान सूचित किया है कि वे माननीय उच्च न्यायालय द्वारा अनुमोदित रु.**72.75** जमा करने में सक्षम नहीं हैं। वीएसपीएल द्वारा दिए गए बयान दर्शाते हैं कि वीएसपीएल ने रु.**36.95** प्रति टन से लेकर रु.**49.50** प्रति टन की सीमा में एचएमसी के किराये के लिए अलग-अलग दरें एकत्र की हैं।

(इ) इस मामले की प्रसंस्करण के दौरान वीएसपीएल द्वारा दिए गए बयान दर्शाते हैं कि वीएसपीएल ने **1 अप्रैल 2014** से **7 जुलाई 2015** तक की अवधि के लिए रु.**38.20** प्रति टन से लेकर रु.**47.74** रु. पये प्रति टन के लिए एचएमसी के किराये का शुल्क एकत्र किया है।

इस प्रकार, वीएसपीएल द्वारा प्रस्तुत उपरोक्त तालिका से, यह देखा जा सकता है कि वीएसपीएल ने **2011-12** में इस अवधि के लिए रु.**6903.38** लाख से इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित टैरिफ के ऊपर और उसके ऊपर एकत्र कुल विभेद राजस्व का आकलन किया है, **19 दिसंबर 2011** में माननीय उच्च न्यायालय के अंतरिम आदेश की तारीख **7 जुलाई 2015** है। वीएसपीएल द्वारा कुल विभेद संग्रह, वीएसपीएल द्वारा दायर याचिका में माननीय उच्च न्यायालय के अंतिम निर्णय के अधीन है।

(उ). वीएसपीएल ने कहा है कि मैसर्स भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड के साथ कार्गो को संभालने के लिए अल्पावधि समझौते के अनुसार, वीएसपीएल ने रु.**178/पीएमटी** की औसत दर के लिए एकीकृत टर्मिनल सेवाएं प्रदान करने पर सहमति जताई थी, जो कि रु.**28/टन** इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दर से कम है।

वीएसपीएल द्वारा सेल के साथ वीएसपीएल द्वारा दर्ज किए गए अल्पावधि समझौते के बारे में बताए गए मुद्दे के संबंध में, इस प्राधिकरण के निर्णय के क्रम आदेश **11(ii)(ए)** में दिनांक **11 अक्टूबर 2011** और पैरा **12(iv)** दिनांक **15 मई 2015** को दोहराया गया है। जैसा कि आदेश में कहा गया है कि यह प्राधिकरण पहले से ही वीएसपीएल और व्यक्तिगत उपयोगकर्ता सेल द्वारा दर्ज व्यक्तिगत समझौतों में जाने से इनकार कर चुका है। इस स्थिति को हमारे पत्र सं. टीएमपी **/34/2003-एमआइएससी** दिनांक **18 मार्च 2014** को दोहराया गया है और सेल को संबोधित किया गया है और वीएसपीएल को इसकी पुष्टि की गई है।

वीएसपीएल ने अप्रैल **2014** से मार्च **2017** तक सेल के लिए वीएसपीएल की पेशकश के अनुसार सालाना डिस्काउंट/छूट की पेशकश की है जो कि रु.**12.23** करोड़ के स्तर पर है। यह बताया गया है कि पिछली

अवधि के विश्लेषण के लिए लागत वक्तव्य में माना जाने वाला वास्तविक आय, **2014-15** से **2016-17** के प्रत्येक वर्ष के लिए वीएसपीएल के वार्षिक खातों में वास्तविक आय पर आधारित है जो छूट के बाद शुद्ध आय है भारत के लिए अटॉर्नी जनरल की राय के अनुसार, वीएसपीएल द्वारा प्रस्तावित है।

- (ऊ). राजस्व में वर्ष **2016-17** के लिए वीएसपीएल के वार्षिक खातों के साथ ही व्यय में "सेवा रियायत विकास" के लिए **रु.416.55** लाख का आता है। वीएसपीएल द्वारा प्रस्तुत सुलह कथन से, यह देखा जाता है कि वीएसपीएल ने इस मद को दोनों खातों के साथ-साथ व्यय पक्ष से बाहर रखा है जबकि पिछली अवधि का विश्लेषण करते हुए वार्षिक खातों के नोट **4.34** का जिक्र किया है। वर्ष **2016-17** के लेखित वार्षिक लेखाओं के **4.34** नोट से, यह समझा जाता है कि यह आइटम भारतीय लेखांकन मानदंड (आईएनडी एएस) की आवश्यकता से कंपनी अधिनियम, **2013** के अनुसार वित्तीय वर्ष **2016-17** से वीएसपीएल द्वारा अपनाई जाती है।

कथित आइटम कि वीएसपीएल के जरिए, अनुपालन में होने वाली आईएनडी एएस की आवश्यकता, इस प्राधिकरण द्वारा टैरिफ निर्धारण के लिए प्रासंगिक नहीं है जो कि **2005** के टैरिफ दिशानिर्देशों द्वारा शासित है। यह कहा गया है कि वीएसपीएल ने पिछले सालों के विश्लेषण में आयकर पक्ष और व्यय दोनों पक्षों के तहत सेवा रियायत के लिए **रु.416.55** लाख ठीक रूप से बाहर रखा है जिसे माना जाता है।

- (ए). वीएसपीएल द्वारा प्रस्तुत पुनर्मिलाप से, यह देखा जाता है कि वर्ष **2014-15** में **रु.43.22** लाख की आय में आय को ऑपरेटिंग आय से बाहर रखा गया है, यह उद्धृत करता है कि यह वीपीटी रेलवे को साइडिंग और दुलाई के शुल्क की प्रतिपूर्ति के लिए है। वीएसपीएल ने स्पष्ट किया है कि वीपीटी से रेलवे सेवाओं का लाभ उठाने के लिए साइडिंग और दुलाई के शुल्क एकत्र किए जाते हैं और वीपीटी रेलवे को पूरी तरह से प्रेषित किया जाता है। इसलिए, वही परिचालन आय से बाहर रखा गया है। जबकि वीएसपीएल ने वास्तविक आय पक्ष से **रु.43.22** लाख को बाहर कर दिया है, लेकिन इसने व्यय पक्ष पर समान बहिष्कार नहीं किया है। ऐसा इसलिए, हमारे विश्लेषण में, वर्ष **2014-15** के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में रिपोर्ट किए जाने वाले साइडिंग और दुलाई के शुल्क के लिए **2014-15** में **रु.43.22** लाख की आय की गणना पिछली अवधि के विश्लेषण में की जाती है।

- (ऐ). वीएसपीएल ने वर्ष **2016-17** के वार्षिक लेखा में परियोजना की अवधि के अंत में सेवा की विशिष्टता के लिए परियोजना सुविधाओं को बहाल करने के लिए संपत्तियों की प्रतिस्थापन लागत के लिए वर्ष **2016-17** के अनुसार आईएनडी एएस के अनुसार पिछले अवधि विश्लेषण के लिए लागत वक्तव्य **रु.276.85** लाख का प्रावधान शामिल नहीं किया है। कहा गया और वीएसपीएल द्वारा किया गया समायोजन क्रम में पाया गया है और इसलिए माना जाता है।

- (ओ). व्यय पक्ष पर, वीएसपीएल ने जीसीबी संचालन के लिए वर्ष **2014-15** से **2016-17** तक **रु.1094.24** लाख, **रु.474.98** लाख और **रु.429.25** लाख के परिचालन व्यय को छोड़ दिया है। **2011** और **2015** के पहले टैरिफ संशोधन के दौरान वीएसपीएल ने कहा था कि कोई भी सामान्य व्यय और आम संपत्तियां जीसीबी संचालन में विभाजित नहीं की जाती हैं और इसके योगदान को प्रबंधकीय विशेषज्ञता प्रदान करने तक सीमित है। पहले बताए गए कारणों के लिए, वीसीपीएल द्वारा ऑडिट किए गए वार्षिक खातों में रिपोर्ट किए गए जीसीबी परिचालनों से संबंधित व्यय को अंतिम टैरिफ संशोधन में वीएसपीएल द्वारा किए गए दृष्टिकोण के अनुसार लागत वक्तव्य पर भरोसा किया गया है।

- (औ). वीएसपीएल के वार्षिक लेखावृत्तियों को क्रमशः वर्ष **2014-15**, **2015-16** और **2016-17** के लिए **रु.297.91** लाख, **रु.163.86** लाख और **रु.46.30** लाख का व्यय दिखाया गया है जो कि प्रतिबद्ध डिस्चार्ज दर में कमी के लिए **रु.508.07** लाख करोड़ रुपए का जुर्माना है। यह व्यय, सेल द्वारा दर्ज द्विपक्षीय समझौते के कारण है, जिसमें वीपीएलएल को ईक्यू बर्थ और जीसीबी दोनों पर सहमत उत्पादकता के स्तर में कमी के

लिए सेल को दंड देना पड़ता है। पिछले टैरिफ संशोधन आदेशों के दौरान सेल और वीएसपीएल के बीच द्विपक्षीय समझौते से उत्पन्न सेल के पैनामैक्स पोत से निपटने के लिए डिस्चार्ज रेट में कमी की नहीं माना गया था। वीएसपीएल ने सेल से प्रतिबद्ध डिस्चार्ज रेट को प्राप्त नहीं करने के लिए इस दंड को बाहर रखा है। उपरोक्त समायोजन पिछले टैरिफ ऑर्डर में किए गए दृष्टिकोण के अनुरूप है और इसलिए स्वीकार किया गया है।

- (क). वर्ष 2014-15 से 2016-17 के सालाना खातों में क्रमशः रु.72.71 लाख, रु.73.40 लाख और रु.478.88 लाख के लिए पट्टे का किराया है। जब यह पुष्टि करने का अनुरोध किया गया कि वीएसपीएल द्वारा लीज की गई लेवी, वीएसपीएल और इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किराए की अनुसूची के साथ दर्ज एलएसी के प्रावधानों के अनुसार है, तो वीपीटी ने कहा है कि पट्टे पर रियायती की गणना के लिए विधि किया गया 72.71 लाख और 73.40 लाख, 2014-15 और 2015-16 के वर्षों के लिए ज्ञात नहीं हैं और इसलिए इसकी पुष्टि करना संभव नहीं है। वीपीटी ने अस्थायी रूप से दावा किया गया कि वीपीटी द्वारा हद-वार और सालवार पट्टे किराया प्रस्तुत किया है और वीएसपीएल ने वर्ष 2014-15 से 2016-17 तक रु.65.63 लाख, रु.65.96 लाख और रु.67.51 लाख में भुगतान किया है और यह कहा है कि यह दर के पोर्ट स्केल के अनुसार है और जैसा कि पट्टा समझौते में उल्लिखित है। वीपीटी ने लीज किराया के अंतर के कारणों को स्पष्ट नहीं किया है जो कि 2014-15 से 2016-17 के प्रत्येक वर्ष के लिए वीएसपीएल के लेखाकृत वार्षिक लेखा में सूचित किया गया है। वर्ष 2014-15 से 2016-17 के वर्षों के लिए वीएसपीएल के वार्षिक खातों पर ध्यान दें कि वीएसपीएल वीपीटी से ऑपरेटिंग पट्टे के तहत लीज गैर रद्द करने योग्य है और अन्य से अस्थायी आवास को रद्द करने योग्य ऑपरेटिंग जमीन लीज के तहत पट्टे पर है और दो के लिए पट्टा किराया श्रेणियों में रिपोर्ट किए गए हैं। चूंकि, पट्टे का किराया, वीएसपीएल के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में 2014-15 और 2016-17 के प्रत्येक वर्ष के लिए रिपोर्ट किए गए हैं, वैसे ही इसे वीएसपीएल द्वारा भी माना जाता है।

2016-17 के संबंध में, वीएसपीएल ने एक्जिम पार्क में 30 एकड़ जमीन, टर्मिनल क्षेत्र में, 30.12 एकड़ टर्मिनल क्षेत्र में, मजदूरों की सुविधाएं भवनों और दो अतिरिक्त भूखंडों के लिए किराया वर्ष 2016-17 के लिए वीएसपीएल के वार्षिक खातों में, रु.478.88 लाख के मुकाबले किराया रु.342.06 लाख, रिपोर्ट किए गए, जो पहले पैराग्राफ में लाया गया है और संदर्भ में आसानी के लिए नीचे दिया गया है:

(रु. में)

ए. एक्जिम पार्क में 30 एकड़ भूमि के लिए लीज किराया						
से	तक	क्षेत्र वर्ग मीटर में	दिन	एकड़	दर प्रति वर्ग मीटर प्रति माह	किराया
01.08.15	31.03.16	1,21,200	244	30	14.83	1,46,14,582 *
01.04.16	31.03.17	1,21,200	365	30	15.12	2,22,99,217 *
						3,69,13,799
कम: 9 एकड़ जमीन के लिए किराए का पूंजीकरण किया गया था						1,10,74,140
एक्जिम पार्क में भूमि के लिए वर्ष 2016-17 में माना गया किराया						2,58,39,659
बी) वीपीएल टर्मिनल एरिया के लिए लीज का किराया						
वीएसपीएल टर्मिनल एरिया	क्षेत्र वर्ग मीटर में	दिन	एकड़	दर प्रति 100 वर्ग मीटर प्रति सप्ताह	लीज किराया	
	121700	365	30.12	90.55	58,40,566 [121700 * 90.55 * 53 weeks]	

सी. मजदूरों की सुविधाएं भवन के लिए किराया	16,14,359
डी. लीज किराए पर वीपीटी को अस्थायी आधार पर दो अतिरिक्त भूखंडों को वीपीटी से लिया जाता है जो श्रमिक सुविधा निर्माण के सामने है	9,11,107
वीएसपीएल द्वारा लागत विवरण में माना वर्ष 2016-17 के लिए कुल व्यय	3,42,05,691

[*पट्टे पर किराए के लिए लीज का किराया रु.1,44,18,563 और रु.2,19,90,528 रु.पये, के विरुद्ध रु.1,46,14,582 और रु.2,22,99,217 वीएसपीएल द्वारा दिए गया। थोड़ा सा बेमेल है हालांकि, क्योंकि वीएसपीएल द्वारा प्रस्तुत आंकड़ों को वार्षिक खातों में पट्टे पर किराए के साथ मेल मिलाप किया जाता है, वीएसपीएल द्वारा प्रस्तुत आंकड़ों को माना जाता है।]

यह देखा गया है कि वीपीटी वीपीटी द्वारा आवंटित भूमि के लिए एक्सपीएम पार्क में वीएसपीएल को आवंटित भूमि के लिए वीएसपीएल द्वारा लीज किराए पर चुप रहा है। जैसा कि 15 मई 2015 के पैरा 12 (xix) में प्रस्तुत किया गया है, वीएसपीएल द्वारा वीपीटी द्वारा भूमि आवंटित करने के लिए जनवरी 2014 में वीएसपीएल को जमीन आवंटित की गयी थी और वीएसपीएल ने अतिरिक्त स्पेक्ट्रम के आवंटन आदेश के आधार पर वीएसपीएल को अग्रिम लीज किराया दिया था। भूमि 28 जनवरी 2014 को, इस प्राधिकरण ने 30.5 एकड़ के अतिरिक्त जमीन पर लीज किराए की अनुमति दी थी, जिसके बाद वीएसपीएल ने अनुमान लगाया था।

वीपीएल ने वीपीटी द्वारा दावा किए गए वर्ष 2013-14 में सुरक्षा जमा के रूप में अनंतिम किराया और एक वर्ष का किराया देने की पुष्टि की है। वीएसपीएल ने कहा है कि भूमि आवंटन केवल वित्तीय वर्ष 2015-16 के दूसरे छमाही में पूरा हो गया था। इसके अलावा, वीएसपीएल ने दावा किया है कि वीएसपीएल को वीपीटी से कोई बिल नहीं मिला है, इसने जुलाई 2016 से मार्च 2017 के लिए एक्जिजम पार्क को 2016-17 के लिए खातों की पुस्तकों में लीज किराए पर देने का प्रावधान किया था। वीएसपीएल ने कहा है कि उपरोक्त स्थिति अपने नियंत्रण से परे थी और इस खाते में वीएसपीएल को कोई फायदा नहीं मिला है क्योंकि समेकित लागत वक्तव्य 2014-15 से 2016-17 तक के घाटे को दर्शाता है। वीएसपीएल ने लागत वक्तव्य में इसके द्वारा किए गए किराया के लिए प्रावधान को बाहर रखा है।

संक्षेप में, वीएसपीएल के वार्षिक खातों में पट्टे पर किराया रु.478.88 लाख है, जिसमें कथित तौर पर रु.1952.22 लाख रु.पये के प्रावधान शामिल हैं। उक्त प्रावधान में, वीएसपीएल ने 12 हजार 1700 वर्ग मीटर क्षेत्र के लिए वीपीटी को दिए गए पट्टे का किराया 58.41 लाख रु.पए उलट दिया है। रु.136.82 लाख के शेष प्रावधान को वीएसपीएल ने छोड़ दिया गया है और रु.342.05 लाख के शेष पट्टे का किराया वीएसपीएल द्वारा वर्ष 2016-17 के लिए लागत वक्तव्य में माना जाता है। वीएसपीएल द्वारा प्रस्तुत विवरण के आधार पर, वीएसपीएल द्वारा विचार किए गए रु.342.05 लाख का पट्टा किराया को ध्यान में लिया जाता है।

(ख). लेखाकृत वार्षिक खातों में दर्ज की गई, रु.1512.76 लाख, रु.1512.90 लाख और रु.1457.80 लाख रु.पये की जमा राशि पर ब्याज आय क्रमशः वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए है, वीएसपीएल के द्वारा अपनाये गए दृष्टिकोण के अनुसार और प्राधिकरण द्वारा स्वीकार किये दृष्टिकोण, अन्य बीओटी ऑपरेटर और मेजर पोर्ट ट्रस्ट के मामलों में इस क्रमशः अलग रखा गया है। वीएसपीएल ने वर्ष 2014-15 और 2015-16 में एफएमआई से रु.294.41 लाख और रु.6.84 लाख भी बाहर रखा है, जो कि देनदारियां आगे नहीं चाहिए के लिए था और इसलिए वापस लिखे गए हैं। वीएसपीएल ने स्पष्ट किया है कि यह आइटम ईक्यू 8 या ईक्यू 9 के कार्गो परिचालनों से संबंधित नहीं है, लेकिन शुल्क/दंड-ब्याज/वित्त प्रभार से संबंधित है। इसलिए, वीएसपीएल द्वारा किए गए उपरोक्त समायोजन स्वीकार किए जाते हैं।

(ग). अंतिम टैरिफ संशोधन के दौरान, वर्ष 2008-09 में वीएसपीएल से 2 करोड़ रु.पए वीपीटी को दिए गए जो की परिसमापन वाली क्षति बर्थ निर्माण के विलंबित होने के लिए मध्यस्थता पुरस्कार से उत्पन्न बर्थ लागत और मूल्यहास और वापसी की पूंजीगत लागत को जोड़ा गया था उस पर मई 2015 के आदेश के पैरा 12

(वी) (एच) में बताए गए कारणों के लिए अनुमति दी गई थी। आखिरी टैरिफ ऑर्डर में दिए गए दृष्टिकोण के अनुसार समान उपचार दिया जाना जारी रखा गया है। इस प्रभाव को पाने के लिए लागत वक्तव्य उपयुक्त रूप से संशोधित किया गया है।

- (घ). वीएसपीएल द्वारा माना गया प्रबंधन और प्रशासन ओवरहेड्स में, रु.8.22 लाख वर्ष 2016-17 के लिए खराब ऋण छोड़ने, और रु.57.27 लाख और रु.54.89 लाख, जो कि क्रमशः 2014-15 और 2015-16 के लिए संदिग्ध प्राप्तियां / अग्रिमों के प्रावधान के मुकाबले लिखे गए के लिए लंबित हैं। यह मद मई 2015 में टैरिफ के संशोधन के समय प्रासंगिक वर्षों के लिए माना गया प्रबंधन और प्रशासन वरिष्ठ के अनुमानों का एक हिस्सा नहीं था। इसके अतिरिक्त, वीएसपीएल के मौजूदा स्केल में निहित प्रावधानों के मुताबिक, सेवाओं को संबंधित शुल्क का भुगतान अग्रिम में किया जाता है। ऐसा होने के बावजूद, वीएसपीएल द्वारा जारी किए गए जमा धन को पहचानने वाले शुल्क दर लगाना तय करने की प्रक्रिया का सवाल और खराब कर्ज को लिखना और संदिग्ध ऋण के लिए प्रावधान बनाने का सवाल ही नहीं उठता। इसलिए, संदिग्ध ऋणों को और बुरे ऋणों को छोड़ने को प्रावधान वीएसपीएल के प्रदर्शन के विश्लेषण के उद्देश्य से बाहर रखा गया है।
- (ङ). खंड 2.8.1 के अनुपालन में शुल्क दर दिशानिर्देशों के अनुसार, दूसरे सबसे ज्यादा बोली लगाने वाले द्वारा उद्धृत सीमा तक राजस्व हिस्सेदारी वास्तविक पर स्वीकार्य है, जिस दृष्टिकोण का पालन वीएसपीएल के अंतिम शुल्क दर में किया गया था।

वीएसपीएल के लेखापरीक्षित वार्षिक लेख क्रमशः 2014-15 से 2016-17 के वर्षों के लिए क्रमशः रु.392.15 लाख, रु.४६९.76 लाख और रु.693.96 लाख के राजस्व हिस्सेदारी भुगतान रिपोर्ट करते हैं। वीपीटी ने कुल राजस्व हिस्सेदारी के भुगतान का भी संकेत दिया है जो साल 2014-15, 2015-16 और 2016-17 के लिए वीएसपीएल के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखा में दर्ज आंकड़ों के साथ मेल खाता है।

लाइसेंस समझौते में कहा गया है कि लाइसेंसी, परियोजना सुविधाओं के संचालन से लाइसेंसी द्वारा अर्जित सकल राजस्व के 17.111% के बराबर लाइसेंसर राजस्व हिस्से का भुगतान करेगा। सकल राजस्व वर्ष 2001 में हस्ताक्षरित लाइसेंस समझौते में विशेष रूप से परिभाषित नहीं किया गया है। दोनों वीपीटी और वीएसपीएल ने पहले पुष्टि की है कि संशोधित बोली दस्तावेज के अनुसार, "सकल राजस्व" की परिभाषा को केवल "बर्थ किराया प्रभार" और "कार्गो घाट" शामिल करना माना जाता है। तदनुसार, पिछले संशोधन के दौरान राजस्व हिस्सेदारी अगले उच्चतम बोलीदाता द्वारा उद्धृत की गई है, अर्थात् वीपीटी द्वारा सूचित बर्थ किराया और कार्गो घाट कर से सकल राजस्व का 12.811%, पास शुरू के रूप में अनुमति दी गई थी। वर्तमान संशोधन में भी, वीएसपीएल ने बर्थ किराया और घाट की आय से सालाना सकल राजस्व प्रस्तुत किया है और दावा किया है कि दूसरे बोलीदाता द्वारा उद्धृत स्तर 12.811% है। वीपीटी ने वीएसपीएल की गणना की गई आय हिस्सेदारी पर कोई आपत्ति नहीं की है और लागत वक्तव्य में दावा किया है। वीएसपीएल द्वारा प्रस्तुत दूसरी बोली की सीमा तक राजस्व का हिस्सा माना जाता है।

- (च). समझौते के अनुसार, दोनों बर्थों में आपरेशनों की शुरुआत की तारीख से 3 1/2 वर्षों की अवधि के लिए प्रति वर्ष 10 मिलियन की तकनीकी सेवा शुल्क देय है।

अंतिम शुल्क दर संशोधन आदेश 2015 के, जैसा कि अनुच्छेद 12 (vi) (के) में लाए गए, वीएसपीएल ने वित्त वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए आयकर मूल्यांकन आदेश की प्रतियां प्रस्तुत की थी। वीएसपीएल द्वारा प्रस्तुत आयकर आकलन आदेश यह नहीं दर्शाता कि 'तकनीकी सेवा शुल्क' को आयकर विभाग द्वारा अस्वीकृत नहीं किया गया है। ऐसा होने के कारण, तकनीकी सेवा शुल्क को एक व्यय के रूप में अनुमति दी गई थी। शुल्क दर संशोधन 2011 के आदेश में, वीएसपीएल द्वारा 2006-07 से 2009-10 तक भुगतान किया गया तकनीकी सेवा शुल्क, किसी हद तक गैर परिशोधित रहा अर्थात् रु.287.76 लाख का निर्णय, परियोजना की शेष अवधि के लिए लिया गया था अर्थात् 24 वर्ष, वर्ष 2008 से अर्थात् इसके बाद 12.16 लाख प्रति वर्ष होगा। तदनुसार, रु.12.16 लाख का तकनीकी सेवा शुल्क, 2014-15 से 2016-17

के प्रत्येक वर्ष के लिए माना जाता है क्योंकि वीएसपीएल द्वारा पिछले शुल्कदर ऑर्डर में किए गए दृष्टिकोण के अनुरूप माना जाता है।

- (छ). मार्च 2009 में शुल्क दर संशोधन के दौरान, वीएसपीएल ने जलग्रीवा की गहराई / चौड़ाई के लिए वर्ष 2009-10 में रु.49.95 करोड़ का पूंजी ड्रेजिंग प्रस्तावित किया था।

एलए के अनुसार, लाइसेंस की लागत और ज़िम्मेदारी पर पूंजी ड्रेजिंग करने के लिए लाइसेंस का दायित्व है, अर्थात् वीएसपीएल। वीपीटी और वीएसपीएल ने नवंबर 2006 में एक समझौता जापन में प्रवेश किया था जिसमें वीएसपीएल ने जलग्रीवा के प्रवेशद्वार को गहरा और चौड़ा किया था, आंतरिक बंदरगाह चालू चक्र और नॉर्थर्न आर्म आंतरिक बंदरगाह के जलमार्ग को 13.5 मीटर तक बढ़ाया था। समझौता जापन ने स्पष्ट रूप से कहा था कि वीएसपीएल समझौता जापन के अनुसार प्रस्तावित पूंजी तलकषण के कारण किसी भी मुआवजे या वृद्धिशील शुल्कदर का दावा नहीं करेगा। वीपीटी ने 2009 के संशोधन के दौरान स्पष्ट रूप से कहा था कि पूंजी में कमी की लागत को समझौता जापन के अनुसार शुल्कदर संशोधन कार्यक्रम में शामिल नहीं किया जाना चाहिए।

चूंकि वीएसपीएल द्वारा दावा किया गया पूंजी ड्रेजिंग से तलकषण पूंजीगत पूंजी एलए के अनुरूप नहीं थी या वीएसपीएल और वीपीटी के बीच दर्ज एमओयू के अनुसार प्रस्तावित पूंजीगत व्यय को मार्च 2009 के शुल्कदर संशोधन में शामिल नहीं किया गया था। इसके बाद, अक्टूबर 2011 में शुल्कदर संशोधन के दौरान, वीएसपीएल ने रिपोर्ट दी कि वर्ष 2009-10 के दौरान जलग्रीवा/घाट की गहराई के लिए 16.08 करोड़ रुपये खर्च किए गए हैं और उसी के साथ पूंजीकरण किया गया है और इस बात पर विचार करने का अनुरोध किया था कि वीपीटी के साथ दर्ज एमओयू वापस ले लिया गया है। वीपीटी ने पुष्टि की है कि वीएसपीएल के साथ एमओयू वापस ले लिया गया है, उसने अपने पहली स्थिति को दोहराया था कि वीएसपीएल द्वारा किए गए उक्त पूंजीगत व्यय को टैरिफ संशोधन के लिए विचार करने की आवश्यकता नहीं है क्योंकि यह करार लाइसेंस के प्रावधानों के अनुरूप नहीं है। इसलिए, वर्ष 2009-10 में वीएसपीएल ने रु.16.08 करोड़ का पूंजीगत व्यय विवरण किया था, इस खाते को अक्टूबर 2011 के आदेश में शामिल नहीं किया गया था। मई 2015 के आदेश में उसी दृष्टिकोण का पालन किया गया था।

वर्तमान संशोधन में वीएसपीएल ने फिर से वीएसपीएल द्वारा वर्ष 2009-10 में जलग्रीवा/घाट की गहराई के लिए किए गए रु.16.08 करोड़ के पूंजीगत व्यय की अनुमति देने का अनुरोध किया है और 20 जून 2015 के पूरक लाइसेंस समझौते को वीएसपीएल और वीपीटी के बीच दर्ज किया गया है। और इसलिए इस मद को फिर से विचार करने के लिए इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है। वीएसपीएल ने कहा है कि पहले के शुल्क दर संशोधन के संदर्भ में परिवर्तन यह है कि अब एक पूरक अनुबंध को वीएसपीएल की अनुमति देने के लिए प्रवेश किया गया है ताकि वह अपने घाट मोर्चों को -16.10 मीटर तक गहरा कर सके और इस तरह के पूंजीगत व्यय को लाइसेंस समझौते के दायरे में लाया गया। जब वीएसपीएल को शुल्क दर के निर्धारण में ड्रेजिंग लागत की अनुमति देने वाले प्रासंगिक खंड के संदर्भ देने के लिए अनुरोध किया गया था, तो वीएसपीएल ने कहा है कि पूरक समझौते को वीपीटी द्वारा एकतरफा रूप से अंतिम रूप दिया गया था और वीएसपीएल का कोई विकल्प नहीं था, इसके अलावा तलकषण को पूरा करने के लिए कोई भी विकल्प दर्ज नहीं किया गया था। इसलिए, पूरक अनुबंध में इस तरह के कोई विशिष्ट खंड नहीं है जो कि टैप के निर्धारण के लिए इस पूंजीगत व्यय की अनुमति देता है। हालांकि, वीएसपीएल ने तर्क दिया है कि अब तक, इस प्राधिकरण द्वारा किसी समझौता द्वारा लाइसेंस समझौते के, एमओयू के बाहर प्रवेश किए जाने के कारण व्यय को अनुमति नहीं दी गई थी और उस समझौते, एमओयू में कहा गया था कि वीएसपीएल, इस पूंजीगत व्यय के लिए शुल्क दर में कोई भी वृद्धि नहीं चाह सकता है, कहा गया है कि एमओयू अनुज्ञप्तिदाता और लाइसेंसधारक की परस्पर सहमति से वापस ले लिया गया है जो अब प्रासंगिक नहीं है। वीएसपीएल ने कहा है कि वीएसपीएल और वीपीटी के बीच 20 जून 2015 का पूरक अनुबंध अब मुख्य लाइसेंस समझौते का हिस्सा है और उसके अनुसार इस पूंजीगत खर्च को स्वचालित रूप से लाइसेंस समझौते के दायरे में लाया जाता है। वीएसपीएल ने 2005 के शुल्क दर दिशानिर्देशों में प्रावधानों को संदर्भित किया है, जो लाइसेंस समझौते के अनुसार वीओटी संक्रियक द्वारा किए गए किसी भी पूंजीगत व्यय को अनुमति देने के लिए पात्रता

शर्तों को निर्धारित करता है। 2005 के शुल्क दर दिशानिर्देशों के धारा 2.9.11 में कहा गया है कि निजी टर्मिनल संक्रियक के मामले में, यदि निवेश किया गया है तो रियायत समझौते के तहत दायित्वों के अनुसार है, इसे आरओसीई के लिए माना जाएगा, भले ही पूर्ण क्षमता का उपयोग नहीं किया गया हो।

वीपीटी को यह भी स्पष्ट करने के लिए अनुरोध किया गया था कि वीएसपीएल द्वारा वीएसपीएल द्वारा वर्ष 2009-10 में जलग्रीवा/घाट को गहरा करने के लिए वीएसपीएल द्वारा किए गए रु.16.08 करोड़ के उक्त पूंजीगत व्यय को और वीएसपीएल द्वारा वर्तमान प्रस्ताव में वीएसपीएल द्वारा बनाई गई पूंजीकृत करने के लिए वीएसपीएल के अनुरोध पर विचार करने के लिए अनुरोध किया गया था। वीपीटी ने दोहराया है कि वर्ष 2009-10 में वीएसपीएल द्वारा रिपोर्ट किए गए रु.16.08 करोड़ के उक्त पूंजीगत व्यय लाइसेंस अनुबंध के प्रावधानों के अनुरूप नहीं हैं। हालांकि, वीपीटी ने अपने जवाब को प्रस्तुत करते हुए, 20 जून 2015 के पूरक अनुबंध के संदर्भ में मुख्य लाइसेंस समझौते में वीएसपीएल और वीपीटी के बीच को संदर्भित नहीं किया था, आईआईटी मद्रास ईक्यू 8 और ईक्यू 9 द्वारा आयोजित तकनीकी व्यवहार्यता के आधार पर लाइसेंसधारी वीपीटी ने वीएसपीएल को बर्थ मोर्चा को गहरा करने के निष्पादन की अनुमति दी थी।

वीएसपीएल ने कहा है कि रु.16.08 करोड़ के उक्त पूंजीगत व्यय, वीपीटी के साथ उसके लाइसेंस समझौते के अनुच्छेद 7.3(iv) के अनुरूप हैं जो वीपीटी और वीएसपीएल लाइसेंस समझौते के उद्देश्य को प्राप्त करने के लिए परस्पर सहयोग करेंगे ताकि वीएसपीएल की परियोजना सुविधाओं का इष्टतम उपयोग करके उच्च क्षमता प्रदर्शन हासिल किया जा सके। वीएसपीएल ने कहा है कि पूंजीगत व्यय ने प्रवेश द्वार जलग्रीवा को चौड़ा करने में मदद की है, जो पैनामेक्स जहाजों के प्रवेश के लिए केवल वीएसपीएल की आंतरिक बंदरगाहों को ही नहीं बल्कि वीपीटी के बर्थ को भी मार्ग प्रशस्त करता है।

इस संबंध में यह कहना है कि वीएसपीएल द्वारा दावा किया गया पूंजी तलकपर्ण से संबंधित पूंजीगत पूंजी एलए के अनुरूप नहीं थी या वीएसपीएल और वीपीटी के बीच दर्ज एमओयू के अनुसार प्रस्तावित पूंजीगत व्यय को शुल्कदर संशोधन, मार्च 2009 में शामिल नहीं किया गया था। इसके बाद, अक्तूबर 2011 में अंतिम शुल्कदर संशोधन के दौरान, वीएसपीएल ने बताया कि वर्ष 2009-10 के दौरान जलग्रीवा/घाट को गहरा करने के लिए 16.08 करोड़ रु.पये खर्च किए गए हैं और उसी के साथ पूंजीकरण किया गया है और उन्होंने इस पर विचार करने का अनुरोध किया है कि वीपीटी के साथ दर्ज एमओयू वापस ले लिया गया था। वीपीटी ने पुष्टि की है कि वीएसपीएल के साथ एमओयू वापस ले लिया गया है, उसने अपने पहले स्टैंड को दोहराया था कि वीएसपीएल द्वारा किए गए उक्त पूंजीगत व्यय को टैरिफ संशोधन के लिए विचार करने की आवश्यकता नहीं है क्योंकि यह लाइसेंस के प्रावधानों के अनुरूप करार नहीं है। इसलिए, इस खाते में वर्ष 2009-10 में वीएसपीएल द्वारा रिपोर्ट किए गए रु.16.08 करोड़ का पूंजीगत व्यय 2015 के शुल्कदर संशोधन आदेश में नहीं माना गया था।

वर्तमान संशोधन में, वीएसपीएल ने, वीएसपीएल और वीपीटी के बीच 20 जून 2015 को दर्ज किए गए मुख्य लाइसेंस समझौते का संदर्भ देने के लिए इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि वर्ष 2009-10 में पूंजी ड्रेजिंग के लिए वीएसपीएल द्वारा किए गए रु.16.08 करोड़ के स्वीकार करे। कहा गया पूरक समझौता, पूंजी ड्रेजिंग के लिए 27 दिसंबर 2014 के वीएसपीएल के प्रस्ताव को संदर्भित करता है। इस संबंध में, मौजूदा अभ्यास में वीपीटी ने दोहराया है कि वर्ष 2009-10 में वीएसपीएल द्वारा की गई 16.08 करोड़ रु.पये के पूंजीगत व्यय लाइसेंस के प्रावधानों के अनुरूप नहीं हैं। वीपीटी स्पष्ट रूप से बताते हुए कहा गया है 2005 के शुल्कदर दिशानिर्देशों में कहा गया है कि पूंजीगत व्यय एलए के अनुसार नहीं है और वीपीएल द्वारा 2009-10 में किए गए पूंजीगत व्यय को नहीं माना जाता है। पिछले शुल्कदर आदेश में इसे नहीं माना गया था, इसलिए पिछली अवधि के विश्लेषण के लिए इसी स्थिति को बनाए रखा गया है। ऐसा होने पर, इस मद को निकालने के लिए शुद्ध अचल संपत्ति और मूल्यहास उपयुक्त समायोजित की जाती है। पोर्ट और वीएसपीएल एक साथ बैठकर मामले को हल कर सकते हैं।

- (ज). प्राइवेट टर्मिनलों के मामले में टैरिफ दिशानिर्देश, 2005 के खंड 2.7.1 के अनुसार, कंपनी कानून के अनुसार अपनाया जाने वाले मूल्यहास स्ट्रेट लाइन विधि पर उन मानदंडों के साथ या रियायत समझौते में निर्धारित जीवन मानकों के आधार पर, जो भी ज्यादा हो, अनुमत किया जायेगा।

वीएसपीएल ने पिछले शुल्कदर ऑर्डर में किए गए दृष्टिकोण के अनुसार लाइन के मुकाबले पिछड़े शुल्क के पूंजीकृत भाग पर मूल्यहास घटकों को छोड़कर लेखालेखित वार्षिक खातों में दर्ज मूल्यहास आंकड़ा में उपयुक्त समायोजन करवाया है। वीएसपीएल द्वारा प्रस्तुत वर्ष 2014-15 से 2016-17 के मूल्यों में गिरावट के आंकड़े को 2009-10 में किए गए पूंजी ड्रेजिंग पर मूल्यहास से संबंधित समायोजन के अधीन माना जाता है, कि जो 2009-10 में किए गए पूंजी ड्रेजिंग पर मूल्यहास से संबंधित समायोजन और क्षतिग्रस्त क्षतिपूर्ति के रूप में बर्थ की पूंजीगत लागत जोड़ा जाये जैसा कि पिछले टैरिफ ऑर्डर में लिया निर्णय के अनुसार पहले पैराग्राफ में बताया गया। उपरोक्त के अलावा, वीएसपीएल ने वर्ष 2016-17 में रु.152.20 लाख के अवमूल्यन को छोड़ दिया है, जिसमें कहा गया है कि यह आईएनडी एस के प्रावधानों के अनुसार खातों में प्रदान किया गया है। वीएसपीएल ने कहा है कि मूल्य विवरण में मूल्यहास का मूल्य संपत्ति के उपयोगी जीवन पर आधारित है, जबकि वर्ष 2016-17 के लिए वार्षिक खातों में मूल्यहास शेष शेष लाइसेंस अवधि पर आधारित है। वीएसपीएल द्वारा किया गया समायोजन माना जाता है।

(झ). मई 2015 के अंतिम शुल्कदर आदेश में, प्रारंभिक खर्च का लेखन बंद, वर्ष 2014-15 से 2016-17 तक रु.33.10 लाख पर विचार किया गया था। वास्तविक स्थिति का विश्लेषण करते समय, वीएसपीएल द्वारा माना गया रु.33.10 लाख प्रारंभिक व्यय का लिखना बंद किया माना जाता है।

(ट). वीएसपीएल ने साल 2014-15 से 2016-17 के सालाना खातों में रिपोर्ट की गई शुद्ध अचल संपत्तियों और लागत वक्तव्य में माना गया शुद्ध अचल संपत्तियों का मिलान किया है। समायोजन परियोजना अवधि के दौरान, अग्रिम शुल्क (नेट ब्लॉक) के संदर्भ में, इस मद के लिखने के खाते से बाहर रखा गया है। हालांकि वीएसपीएल ने अग्रिम शुल्क के पूरे नेटब्लॉक को बाहर कर दिया है, विश्लेषण में पिछला शुल्क आदेश का पालन किए गए दृष्टिकोण के अनुरूप वापसी की अनुमति देने के उद्देश्य के लिए अग्रिम शुल्क का अप्रयुक्त भाग जोड़ा गया है और निजी टर्मिनल ऑपरेटरों के अन्य टैरिफ मामलों में इसका पालन भी किया गया है। इसके अलावा, वीएसपीएल द्वारा प्रस्तुत की गई शुद्ध अचल संपत्तियों को समायोजित किया गया है, अर्थात् वर्ष 2009 -10 में किए गए पूंजी ड्रेजिंग के संदर्भ में शामिल नहीं है, जैसा पहले समझाया गया है। इसके अलावा, बर्थ की लागत के मुकाबले लिक्विड हुए नुकसान के संदर्भ में निवल ब्लॉक जोड़ा गया है और पिछले टैरिफ ऑर्डर के अनुसार लाइन में वापसी की अनुमति के लिए माना जाता है।

(vi). कार्यशील पूंजी का विश्लेषण नीचे किया गया है:

(अ). वीएसपीएल ने वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए दो महीने की परिचालन आय के रूप में विविध कर्जदार को माना है। यह 2005 के टैरिफ दिशानिर्देशों में निहित प्रावधानों के अनुरूप नहीं है; जैसे, विविध कर्जदार को शून्य के रूप में माना जाता है।

(आ). 30 सितंबर 2008 के इस प्राधिकरण द्वारा दिए गए आदेश के मुताबिक, 2005 के दिशानिर्देशों के तहत शुल्कदर निर्धारण में लागू दृष्टिकोण के कुछ क्षेत्रों को स्पष्ट करना, लाइसेंस समझौते के प्रावधानों से प्रवाहित होने वाले कुछ खर्चों का प्रीपेमेंट्स को विविध कर्जदार के रूप में माना जा सकता है।

वीपीटी के साथ वीएसपीएल द्वारा दर्ज लाइसेंस अनुबंध, पट्टे के किराये के किसी भी अग्रिम भुगतान को निर्धारित नहीं करता है।

वीएसपीएल और वीपीटी के बीच दर्ज एलए के अनुच्छेद 5.1 के अनुसार, राजस्व हिस्सेदारी तत्काल महीने के सातवें दिन या उससे पहले देय है। यह स्पष्ट है कि एलए के अनुसार, वीएसपीएल को राजस्व हिस्सेदारी का कोई भी अग्रिम भुगतान करने की आवश्यकता नहीं है। वीएसपीएल के मामले में, यह पाया गया है कि लाइसेंस समझौते से बहने वाली वस्तुओं में से कोई भी विचार के लिए योग्य नहीं है।

(इ). वीएसपीएल ने वर्ष 2014-15 से 2016-17 तक ईंधन को छोड़कर दुकानों की वार्षिक खपत प्रस्तुत की है और 50% यानी इसके वास्तविक पुर्जों की खपत को ईंधन को छोड़कर खपत करने पर विचार किया है। मौजूदा परिसंपत्ति की गणना में सूची की गणना शुल्कदर दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रावधानों के अनुरूप है। वीएसपीएल द्वारा प्रस्तुत आंकड़ों को माना जाता है।

- (ई). वीएसपीएल के पिछले शुल्कदर संशोधन के दौरान किए गए उपरि सहित नकदी शेष का एक महीने के कैश परिचालन खर्च पर गणना की गई है।
- (उ). वीएसपीएल ने साल 2014-15 से 2016-17 के वार्षिक खातों के अनुसार वर्तमान देनदारियों को माना है, जो दीर्घकालिक ऋण की वर्तमान परिपक्वता को अपनाने के अधीन है। वीएसपीएल द्वारा अनुमानित वर्तमान दायित्व हमारे विश्लेषण में माना जाता है जैसा कि वीएसपीएल के पिछले शुल्कदर संशोधन के दौरान किया गया था।
- (ऊ). उपर्युक्त समायोजन के अधीन, कार्यशील पूंजी नकारात्मक पर बैठती है। इसलिए, यह शून्य के रूप में माना जाता है। इस प्रकार, कार्यरत पूंजी में संपत्तियों का केवल नेट ब्लॉक क्रमशः रु.19543.77 लाख, रु.1 901.05 लाख और रु.18421.57 लाख साल 2014-15 से 2016-17 तक शामिल है।
- (ए) अंतिम आदेश में माना गया 7.70 मिलियन टन प्रति वर्ष टर्मिनल की क्षमता को देखते हुए, 2014-15 से 2016-17 के सालों में वास्तविक क्षमता का उपयोग क्रमशः 67%, 59% और 82% तक काम करता है, जिसे वीएसपीएल द्वारा भी माना जाता है। मई 2015 के अंतिम टैरिफ आदेश में, नियोजित पूंजी पर लौटने की अनुमति वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए 16% थी। तीन वर्षों के लिए वास्तविकों का विश्लेषण करते समय एक ही स्थिति बनाए रखी गई है।
- (vii). 2014-15 से 2016-17 की पिछली अवधि के अनुमानों के मुकाबले वास्तविक अनुमानों का विश्लेषण करते हुए लागत वक्तव्य की एक प्रति संलग्नक - I के रूप में जुड़ा हुआ है। पिछले शुल्कदर ऑर्डर में दिए गए अनुमान के मुकाबले वास्तविकता की तुलना का सारांश नीचे दिया गया है:

(रु. लाख में)

विवरण	वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए पूर्ण रूप से पूरे वर्ष (रु. लाख में)		परिवर्तन प्रतिशत में
	अनुमान शुल्कदर ऑर्डर के अनुसार	वास्तविक	
यातायात (टन में)	187.98	160.41	-14.67%
परिचालन आय	34875.23 *	35405.29 #	1.52%
कुल व्यय (एफएमआई कम एफएमई शामिल है)	26544.60	28271.25	6.5%
वापसी से पहले अधिशेष / घाटा	8330.63	7134.04	-14.36%
कार्यरत पूंजी (औसत)	21860.13	19255.46	-11.92%
2014-15 से 2016-17 के तीन वर्षों के लिए, 16% पूंजी कैपिटल पर रिटर्न	10492.86	9242.62	-11.92%
आरओसीई के बाद शुद्ध अधिशेष (घाटा)	(-)2162.23	(-)2108.58	-2.48%

* ऑपरेटिंग आय अनुमान मई के शुल्कदर आदेश में अनुमोदित शुल्कदर वृद्धि के प्रभाव को प्रतिबिंबित करने के लिए अपडेट किए गए हैं और पिछले शुल्कदर ऑर्डर में प्रभावित वीएमएचएस के लिए सामग्री संचालन व्यवस्था के शुल्कदर में कमी भी शामिल है।

जैसा कि पहले बताया गया है, एचएमसी के किराया से वास्तविक आय, 2014-15 और 2015-16 के वर्षों (वार्षिक 9 जुलाई 2015 तक संशोधित दरों को 15 मई 2015 को लागू होने तक लागू किया गया है, के लिए वार्षिक खातों में रिपोर्ट लागू है) इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दर की तुलना में अधिक है माननीय उच्च न्यायालय के अंतरिम आदेश,

22 दिसंबर 2011 को देखते हुए, वीएसपीएल को रिट याचिका के लंबित निपटान तक, रु.72.75 प्रति टन की पूर्व संशोधित दर पर शुल्क लगाने की अनुमति है।

(viii). 2014-15 से 2016-17 के वर्षों से संबंधित पिछली अवधि के संदर्भ में विश्लेषण के निष्कर्ष नीचे दिए गए हैं:

- (अ). वर्ष 2014-15 से 2016-17 के दौरान 187.98 लाख टन अनुमानित यातायात के मुकाबले वीएसपीएल द्वारा संभाला जाने वाला वास्तविक सकल यातायात 160.41 लाख टन है। भौतिक मापदंडों में भिन्नता यानी वास्तविक आवागमन संभाला अनुमानों की तुलना में 14.67% कम है।
- (आ). वीएसपीएल द्वारा अर्जित ऑपरेटिंग आय रु.354.05 करोड़ है जबकि इसी अवधि के दौरान रु.348.75 करोड़ के अनुमान के मुकाबले 1.52% की सकारात्मक विचरण हो गया है।
- (इ). व्यय पक्ष पर, इसी अवधि के अंतिम आदेश में रु.265.45 करोड़ के अनुमानित व्यय के मुकाबले तीन साल के लिए वास्तविक कुल खर्च रु.282.71 करोड़ है। पिछले वास्तविक शुल्क में अनुमानित व्यय के मुकाबले कुल वास्तविक व्यय 6.5% की सकारात्मक विचरण दिखाता है।
- (ई). वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए नियोजित औसत पूंजी रु.192.55 करोड़ है जबकि औसत अनुमानित पूंजी के मुकाबले नियोजित रु.218.60 करोड़ है। नियोजित औसत पूंजी में अंतर 11.92% नकारात्मक है।
- (उ). हमारे द्वारा तैयार किए गए लागत वक्तव्य के अनुसार, वीएसपीएल ने रु.2561.26 लाख, रु.1298.53 लाख और रु.3274.24 लाख की अतिरिक्त राशि अर्जित की है जो 2014-15 से 2016-17 के साल के लिए रु.7134.04 लाख के औसत अधिशेष के बराबर है। नियुक्त औसत पूंजी पर अर्जित औसत रिटर्न निम्न तालिका में दिखाए अनुसार 12.35% तक काम करता है:

(रु. लाख में)

विवरण	2014-15	2015-16	2016-17	औसत
वीएसपीएल द्वारा अर्जित वापसी से पहले वास्तविक अधिशेष	2,561.27	1,298.52	3,274.24	2378.01
कार्यरत वास्तविक पूंजी	19543.77	19801.05	18421.57	19255.46
वास्तविक रिटर्न नियोजित पूंजी पर अर्जित	13.11%	6.56%	17.77%	12.35%

- (ऊ). यह उपरोक्त विश्लेषण से देखा जा सकता है कि भौतिक प्राचल में अंतर यानी वास्तविक यातायात का संचालन और क्रिया संचालन आय, व्यय, पूंजी में नियोजित और नियोजित पूंजी पर लाभ के मामले में वित्तीय प्रदर्शन + 20% से कम है। इसके अलावा, वीएसपीएल ने पिछले शुल्कदर ऑर्डर में 16% शुल्कदर की अनुमति के मुकाबले नियोजित पूंजी पर 12.35% की औसत शुल्कदर अर्जित किया है और नियोजित पूंजी पर लौटने में बदलाव 22.9% नकारात्मक है जो +/- 20% भिन्न है।

यह लागत वक्तव्य से देखा जाता है कि वीएसपीएल ने वर्ष 2014-15 से 2016-17 के बीच रु.960.62 लाख, रु.2,159.63 लाख और रु.89.84 लाख के लिए आरओएसई के बाद शुद्ध घाटे का आकलन किया है, उपरोक्त तालिका में बताया गए रु.2,108.58 लाख के आरओएस के बाद शुद्ध घाटा जो कि वास्तविक रूप से रु.3,210.09 लाख की कुल घाटे में एकत्रित है। वीएसपीएल ने कुल घाटे का 50% समायोजन माना है, अर्थात् रु.1605.04 लाख और 2017-18 से 2019-20 के वर्षों में रु.535.01 लाख के तीन समान किशतों में समायोजित किया है।

शुल्कदर दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार, यदि पिछले शुल्कदर चक्र के वास्तविक भौतिक और वित्तीय प्रदर्शन की समीक्षा से पता चलता है कि + या -20% से अधिक की भिन्नता है, तो इस तरह के अर्जित लाभ/हानि का 50% अगले शुल्कदर चक्र में समायोजित किया जाना चाहिए। एमओएस द्वारा व्यक्त की गई

एजी की राय के अनुसार, धारा 2.13 के उद्देश्य के लिए दोनों भौतिक और वित्तीय मापदंडों में भिन्नता को ध्यान में रखा जाना चाहिए।

यह उपरोक्त विश्लेषण से देखा जा सकता है कि भौतिक पैरामीटर में भिन्नता, अर्थात् वास्तविक शुल्कदर को नियंत्रित किया जाता है जो 20% से कम यानी 14.67% नकारात्मक और वित्तीय प्रदर्शन पर नियोजित पूंजी पर लौटने के मामले में ऋणात्मक है और वही 20% से अधिक है अर्थात् 22.8% $[(12.35-16) / 16]$. चूंकि + / (-) 20% से भिन्न भौतिक और वित्तीय मापदंड दोनों में मिलान नहीं है, इसलिए 2014-15 से 2016-17 के वर्षों की पिछली अवधि की कमी के समायोजन के लिए कोई मामला नहीं है जबकि 2005 के शुल्कदर दिशानिर्देशों की क्लॉज 2.13 की व्याख्या पर एजी की राय के बाद वर्तमान शुल्कदर चक्र के लिए वीएसपीएल के शुल्कदर पर पहुंच गया है, जिसे समान रूप से पालन किया जा रहा है।

वीएसपीएल द्वारा विचार किए जाने वाले पिछली अवधि के घाटे का समायोजन दिशानिर्देश की स्थिति के अनुरूप नहीं है और एजी की राय का पालन नहीं करता है।

- (ix). पिछले शुल्कदर संशोधन के दौरान, वीएसपीएल ने अतिरिक्त भंडारण क्षेत्र के लिए एक्जिम पार्क में भंडारण यार्ड के विकास के लिए रु.47.48 करोड़ का पूंजीगत व्यय का परिकल्पित किया था। वीएसपीएल ने पुष्टि की थी कि उसके अनुमान और काम के आदेश जारी किए जाने के बीच बहुत भिन्नता नहीं होगी। उपरोक्त स्थिति को ध्यान में रखते हुए और यह मानते हुए कि पोर्ट ने जनवरी 2014 में वीएसपीएल को जमीन आवंटित की थी, प्रस्तावित निवेश को वीएसपीएल द्वारा अनुमानित को माना गया था। वापसी के प्रयोजन के लिए इस पूंजीगत लागत को शामिल करने की शर्त के अधीन था कि अगर वास्तविकों की समीक्षा के समय यह पाया जाता है कि प्रस्तावित निवेश 2016-17 में अमल में नहीं आता है, तो उस खाते में वीएसपीएल को प्राप्त लाभ अगले टैरिफ चक्र में मूल्यांकन और पूरी तरह से समायोजित किया जा सकता है। वीएसपीएल ने वर्तमान में कहा है कि एक्जिम पार्क में भूमि के विकास के लिए प्रस्तावित पूंजीगत व्यय 2016-17 वर्ष में नहीं हुआ है, ऐसा होने के नाते, मौजूदा शुल्कदर चक्र में वीएसपीएल को इस चक्र में निर्धारित होने वाले शुल्कदर में समायोजन के लिए वीएसपीएल को अर्जित अतिरिक्त अतिरिक्त राशि का ब्योरा देने का अनुरोध किया गया था।

वीएसपीएल ने कहा है कि एक्जिम पार्क क्षेत्र में कहा गया भूमि वीपीटी द्वारा 28 जनवरी 2014 को वीएसपीएल को आवंटित की गई थी। वीपीटी ने पंजीकरण के लिए लीज डीड को अंतिम रूप देने में देरी की और 8 जून 2015 को अंतिम रूप से वीएसपीएल को अंतिम रूप दे दिया और लीज डीड को अंतिम रूप देने के बाद भी पंजीकरण 12 अक्टूबर 2015 को पूरा किया जा सका। इस प्रकार, वीएसपीएल के अनुसार भूमि आवंटन केवल वीएसपीएल के अनुसार वित्तीय वर्ष 2015-16 के दूसरे छमाही में पूरा हुआ था।

वीएसपीएल ने आगे स्पष्ट किया है कि एक्जिम पार्क में आवंटित भूमि खराब मिट्टी की गुणवत्ता के साथ बहुत कम है और अपेक्षाकृत लागत से भारी विकास लागत की आवश्यकता है। पहली बार प्रस्तावित किया गया था कि रेलवे लाइन को मौजूदा रेलवे लाइनों से लेकर वीएसपीएल भूमि को एचपीसीएल द्वारा लगाए गए पर्याप्त पूंजीगत व्यय को बचाने के लिए रेलवे पटरी पर प्रारंभ बिंदु से कम दूरी पर रखा गया। लेकिन, एचपीसीएल द्वारा सहमति नहीं दी गई थी और वीएसपीएल को वीपीटी की साइडिंग पर प्रारंभ बिंदु से लंबी दूरी के लिए रेलवे लाइन का निर्माण करना आवश्यक था जिससे अनुमानित पूंजीगत व्यय में काफी बढ़ोतरी हो। गहन प्रतिस्पर्धा के मद्देनजर, ग्राहक एक्जिम पार्क में कार्गो के परिवहन की लागत को सहन करने के लिए तैयार नहीं हैं। इसके अलावा, वीएसपीएल ने कहा है कि बोस्टन कंसल्टिंग ग्रुप की रिपोर्ट के आधार पर, वीपीटी ने अपने टर्मिनल के आसपास के क्षेत्र में वीजीसीबी और अदानी को अतिरिक्त भूमि आवंटित करने का निर्णय लिया है। वीएसपीएल ने वीपीटी से अनुरोध किया है कि परिवहन लागत और पर्यावरणीय मुद्दों को बचाने के लिए इसके आसपास के क्षेत्र में अतिरिक्त भूमि आवंटित की जा सके और वीपीटी ने इसके लिए वीजीसीबी, अदानी और वीएसपीएल को अतिरिक्त भूमि आवंटन के लिए बोर्ड द्वारा मंजूरी के साथ प्रस्ताव भेजे। इन घटनाओं को ध्यान में रखते हुए, ताजा आवंटन संबंधित, वीएसपीएल ने 01.4.2017 से प्रभावी एक्जिम पार्क में आवंटित 30 एकड़ जमीन से 21 एकड़ जमीन को समर्पण कर दिया है।

इस पुरानी स्थिति और इस साल की गिरावट और वर्ष 2016-17 में पोस्ट किए गए नुकसान की वजह से खराब नकदी प्रवाह की स्थिति में कोई और उधारी नहीं है, जो कि किसी भी पूंजीगत व्यय या कार्यशील पूंजी के लिए उठाया जा

सकता है, वीएसपीएल ने कहा कि अतिरिक्त भूमि पर अनुमानित पूंजीगत व्यय का पालन अंतिम शुल्कदर चक्र में नहीं किया जा सकता है।

उपरोक्त स्थिति को ध्यान में रखते हुए, वीएसपीएल ने कहा है कि पिछले टैरिफ चक्र के दौरान अनुमानित भंडारण यार्ड के विकास पर प्रस्तावित निवेश इसके नियंत्रण से परे कारणों के लिए अमल में नहीं आया था और इसलिए उसने इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि इसे अर्जित लाभ के रूप में न देखें और इसलिए वर्तमान टैरिफ चक्र में समायोजित किया जाता है। यह पिछली अवधि के लिए तैयार किए गए लागत वक्तव्य से देखा जाता है जैसा कि पिछले परिच्छेद में लाया गया है की पिछले शुल्कदर ऑर्डर में अनुमोदित शुल्कदर पर लाभ के बाद वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए रु.2108.58 लाख का शुद्ध घाटा है। चूंकि कोई अधिशेष नहीं है, इसलिए पिछले शुल्कदर चक्र में वीएसपीएल द्वारा किए गए उक्त पूंजी व्यय के कारण भविष्य के शुल्कदर में समायोजन का कोई सवाल ही नहीं है।

- (x). दिशानिर्देशों 2005 के, खंड 3.1.8 के अनुसार शुल्कदर में, शुल्कदर वैधता चक्र तीन वर्षों की अवधि के लिए है और इसलिए वीएसपीएल के संबंध में वित्तीय/लागत स्थिति का विश्लेषण 3 साल की अवधि के लिए किया जाता है अर्थात् 2017-18 से 2019-20। जैसा कि पहले ही कहा गया है, वर्ष 2016-17 में वीएसपीएल द्वारा नियंत्रित वास्तविक यातायात 63.27 लाख टन है। वर्ष 2016-17 में 63.27 लाख टन के वास्तविक यातायात के बारे में बताया गया, बल्क सामग्री हैंडलिंग सर्विस (बीएमएचएस) का यातायात 16.14 लाख टन है और परंपरागत कार्गो यातायात 47.13 लाख टन है। वर्ष 2016-17 में संभाला गया वास्तविक यातायात के विपरीत, वीएसपीएल द्वारा वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए अनुमानित शुल्कदर क्रमशः 62 लाख टन, 63.24 लाख टन और 64.49 लाख टन है। अनुमानित कुल यातायात में से वीएमएचएस द्वारा बर्थ नं. ईक्यू-8 में कार्गो का संचालन क्रमशः 2017-18 से 2019-20 के वर्षों के लिए क्रमशः 22.00 लाख टन, 22.44 लाख टन और 22.89 लाख टन होने का अनुमान है, और पारंपरिक साधनों द्वारा संभाला जाने वाला कार्गो, वीएसपीएल द्वारा, इन्ही सालों के लिए 40.00 लाख टन, 40.80 लाख टन और 41.60 लाख टन अनुमानित है। वीएसपीएल ने पुष्टि की है कि यातायात अनुमान 2016-17 वर्ष में संभाला गया वास्तविक यातायात पर आधारित है। वीएसपीएल ने पुष्टि की है कि मौजूदा शुल्कदर चक्र में परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉक को प्रस्तावित किए जाने के कारण यातायात के अनुमान अतिरिक्त यातायात के प्रभाव को पकड़ता है।

यह देखा गया है कि वर्ष 2017-18 के लिए वीएसपीएल द्वारा अनुमानित यातायात वर्ष 2016-17 में संभाला गया वास्तविक यातायात के ऊपर 2% की कमी दर्शाता है और बाद के वर्षों में 2018-19 और 2019-20 के लिए 2% की वृद्धि साल का अनुमान वीएसपीएल द्वारा किया गया है।

वीएसपीएल ने कहा है कि यातायात के अनुमान, वीपीटी की नई मल्टी कार्गो घाट प्रोजेक्ट के विकास के बाद अपने कार्गो की मात्रा पर प्रभाव को ध्यान में रखते हुए, ईक्यू -2 से ईक्यू -5 और डब्ल्यूक्यू -7 और डब्ल्यूक्यू -8 बीओटी मॉडल के तहत जो प्रबंध शुरू करने की संभावना है जो कि उनके यातायात को प्रभावित करेगा। वीएसपीएल का कहना है कि वे न केवल अंतर बंदरगाहों प्रतियोगिता का सामना करते हैं, बल्कि गंगाराम, पारादीप और धामरा बंदरगाहों से अंतर-बंद प्रतियोगिता भी करते हैं। बाईजैग पोर्ट में कोयला प्रमुख बल्क कार्गो है। गंगाराम जो एक गैर-प्रमुख बंदरगाह है वहां सात घाट है जो कि 120 दिनों के लिए मुफ्त दरों का आश्वासन देता है और अपने कोयले और अन्य थोक में कार्गो को आकर्षित करता है। धमरा पोर्ट बाईजैग पोर्ट में वीएसपीएल द्वारा नियंत्रित सेल की मात्रा के लिए एक खतरा है। वीएसपीएल ने यह भी कहा है कि पारादीप बंदरगाह बुनियादी ढांचा में काफी वृद्धि के साथ कोयला, लौह अयस्क और चूना पत्थर को आकर्षित कर रही है। वीएसपीएल ने तर्क दिया है कि इन सभी प्रतियोगी परिदृश्यों पर यातायात प्रोजेक्शन किए गए हैं और यथार्थवादी हैं।

संबंध के रूप में, वीपीटी पर पीपीपी परियोजनाओं ने अपने यातायात को प्रभावित करने वाले वीएसपीएल द्वारा संदर्भित में वीपीटी ने स्पष्ट किया है कि ईक्यू -2 से ईक्यू -5, डब्ल्यूक्यू -7 और डब्ल्यूक्यू -8 में बहुउद्देश्यीय घाट का विकास पीपीपी मोड के माध्यम से नहीं होता है। ईक्यू -2 से ईक्यू -5 बर्थ पहले से ही विद्यमान हैं और पुनर्निर्माण किए जा रहे हैं, जबकि डब्ल्यूक्यू -7 और डब्ल्यूक्यू -8 नए बर्थ हैं। वीपीटी ने देखा है कि वीएसपीएल के यातायात पर इन घाट के प्रभाव कार्गो का संचालन करने वाले उपकरण जैसे अन्य कारकों में शुल्कदर पर निर्भर करेगा। वीपीटी ने यह विचार किया है कि वीएसपीएल घाट तुलनात्मक रूप से ईक्यू -2 से ईक्यू -5 और डब्ल्यूक्यू -7 और डब्ल्यूक्यू -8 घाट के बराबर पुराने हैं, इसलिए इन घाट पर अपने यातायात पर महत्वपूर्ण प्रभाव नहीं हो सकता।

जब वीपीटी को वीएसपीएल द्वारा किए गए यातायात प्रक्षेपण के तर्कसंगतता पर अपने विचार व्यक्त करने का अनुरोध किया गया था, तो पोताश्रय ने कहा है कि वीएसपीएल मुख्य रूप से कोयला, कोक, अयस्क, जिप्सम, अन्य सूखी थोक और ब्रेक थोक कार्गो जैसे थोक कार्गो को संभालता है। पोत ने कहा है कि भारत सरकार ने कोयले के घरेलू उत्पादन में वृद्धि की है और आयात को हतोत्साहित कर रहा है; जैसे, इन घाट पर संभाला जाने वाला कोयला कार्गो पूरी तरह से गिरावट होने की संभावना है। वीपीटी ने स्पष्ट रूप से कहा है कि वीएसपीएल द्वारा 2017-18 से 2019-20 के लिए किए गए यातायात अनुमान उचित हैं। उपर्युक्त स्थिति के आधार पर, वीएसपीएल द्वारा वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए अनुमानित यातायात पर भरोसा किया गया है और इस विश्लेषण में माना जाता है।

- (xi). (अ) वर्ष 2017-18 से 2019-20 के वर्षों के लिए कार्गो संबंधित आय का अनुमान लगाया गया है कि मई 2015 में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित मौजूदा टैरिफ आदेश को लागू करने के लिए वीएसपीएल ने यातायात अनुमानों के लिए दिया है। बीएमएचएस कार्गो से अनुमानित यातायात के लिए बीएमएचएस के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित मौजूदा समेकित दर के आधार पर बीएमएचएस का इस्तेमाल करने वाले कार्गो यातायात से आय का अनुमान है।

बीएमएचएस कार्गो के अलावा कार्गो के लिए, पारंपरिक तरीकों से, वीएसपीएल ने इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों पर कार्गो संचालन आय का अनुमान लगाया है। कार्गो का प्रतिशत हिस्सा विभिन्न सेवाओं का लाभ उठा रहा है, अर्थात् पारंपरिक माल से कार्गो हैंडलिंग आय के अनुमान के लिए पिछले तीन सालों के दौरान प्राप्त वास्तविक वास्तविक साझाकरण पैटर्न के आधार पर स्टीवेडोरिंग, एचएमसी सेवाओं और किनारे से निपटने का क्रमशः 100%, 90% और 70% पर विचार किया जाता है। यह बताते हुए कि वजन सेवाओं वैकल्पिक हैं, वीएसपीएल ने वजन की सेवाओं का लाभ उठाने के लिए यातायात अनुमानों का 50% का अनुमान लगाया है। वीपीटी ने अंतर सेवा सेवाओं से कार्गो हैंडलिंग आय के अनुमान के लिए वीएसपीएल द्वारा माना जाने वाला कार्गो वॉल्यूम के प्रतिशत शेयर पर कोई प्रतिकूल टिप्पणी नहीं की है। वीएसपीएल द्वारा विचारित विभिन्न सेवाओं का लाभ लेने वाले परंपरागत कार्गो का प्रतिशत हिस्सा इस विश्लेषण पर भरोसा करता है और माना जाता है।

वीएसपीएल ने 2017-18 से 2019-20 के सालों के लिए भूखंड किराए से आय का विस्तृत विवरण प्रस्तुत किया है। साजिश रकम से आय का आकलन करने के लिए, वीएसपीएल ने मान लिया है कि परंपरागत कार्गो यातायात प्रक्षेपण का 80% निर्धारित अवधि के मुकाबले भंडारण सुविधा का लाभ उठाएगा, जिसमें से 70% कार्गो मौजूदा भंडारण सुविधा का लाभ उठाएगा और कार्गो का 10% भंडारण करेगा अतिरिक्त भूमि पर, जिसके लिए अधिक भंडारण अवधि की आवश्यकता होती है। बीएमएचएस के संबंध में, भंडारण सुविधा का 100% कार्गो अनुमानों का अनुमान लगाया गया है। कोयले के लिए बीएमएचएस पर और पारंपरिक कार्गो अर्थात् स्टीम कोयला, पालतू कोक और जिप्सम, निर्धारित मुक्त अवधि के बाद औसत भंडारण अवधि को दो पखवाड़े का माना जाता है और अन्य कार्गो वस्तुओं के लिए, भंडारण प्रभार के अनुमान के लिए एक पखवाड़े का भंडारण माना जाता है। वीएसपीएल द्वारा अनुमानित भूमिकर से आय पर भरोसा किया गया है और इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

यह उल्लेख करने के लिए यहां प्रासंगिक है कि जुलाई 2015 में एक्जिम पार्क में अतिरिक्त भूमि पंजीकृत की गई थी। इसके प्रस्ताव में वीएसपीएल ने कहा है कि अतिरिक्त भूमि के विकास के लिए पिछले शुल्कदर चक्र के दौरान पेश किए गए पूंजीगत व्यय का अमल नहीं हो पाया। यह पिछले परिच्छेद में विस्तृत रूप से पेश किया गया है। जैसा कि पहले कहा गया है, वीएसपीएल ने 1 अप्रैल 2017 को वीपीटी को वापस एक्सीम पार्क में वीपीटी द्वारा आवंटित 21 एकड़ जमीन सौंप दी थी।

चूंकि वीएसपीएल ने अपने प्रस्ताव में कहा है कि बुनियादी ढांचा सुविधाओं जैसे सड़क, रेल लाइन लिंक आदि को जोड़ने के लिए लाइसेंसधारी द्वारा इस परिस्थिति में अभी तक उपलब्ध नहीं कराया गया है, वीएसपीएल को यह पुष्टि करने का अनुरोध किया गया था कि क्या अतिरिक्त भूमि का उपयोग स्टाकिंग के उद्देश्य से किया जा सकता है और 2017-18 से 2019-20 के वर्षों में प्लॉट किराया आय क्रम में है। वीएसपीएल ने पुष्टि की है कि 2017-18 से 2019-20 के वर्षों के लिए एक्जिम पार्क के लिए 9 एकड़

जमीन के लिए प्लॉट किराया आय का अनुमान लगाया गया है, जो उन ग्राहकों को लक्षित करते हैं जिनकी लंबी अवधि के भंडारण की आवश्यकता होती है और इसे क्रम में पाया जाता है। इस पर विस्वास किया जाता है है।

- (आ). वीएसपीएल ने 2017-18 से 2019-20 के बीच क्रमशः रु.5.7 करोड़, रु.5.69 करोड़ और रु.5.69 करोड़ की अनुमानित छूट को कम करने का अनुरोध किया है, वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए अनुमानित राजस्व से सेल के साथ वीएसपीएल द्वारा दर्ज जो अल्पावधि अनुबंध के मद्देनजर रु.17.08 करोड़ सेल को दिए जाने की संभावना है। इस संबंध में, यह उल्लेख करने के लिए प्रासंगिक है कि शुल्कदर को इस प्राधिकरण द्वारा अंतिम प्राधिकरण द्वारा अंतिम औसत संशोधन आदेश में अनुमोदित दरों के वर्तमान पैमाने पर राजस्व अनुमान के आधार पर प्रतिबिंबित लागत स्थिति के संदर्भ में निर्धारित किया जाना चाहिए। 2005 के शुल्कदर दिशानिर्देशों के तहत नियंत्रित सभी निजी टर्मिनल संक्रियक के शुल्कदर का निर्धारण करते हुए यह दृष्टिकोण समान रूप से अनुसरण किया गया है। अगर वीएसपीएल का अनुरोध रु.17.08 करोड़ की छूट के कुल आय पर विचार करने माना जाता है, तो यह वीएसपीएल द्वारा प्रस्तावित वृद्धि से उच्च शुल्कदर वृद्धि की गारंटी देगा। सेल के अलावा अन्य उपयोगकर्ताओं के द्वारा अंतर सहन करना होगा, जो वांछनीय नहीं है। इसके अलावा, वीएसपीएल और सेल के बीच होने वाली दरें एक सहमति के तौर पर एक व्यक्तिगत उपयोगकर्ता के रूप में बोली जाती हैं, जो कि दोनों पार्टियों के बीच है और जो शुल्कदर निर्धारण के लिए आधार नहीं बना सकते हैं। इसलिए, टैरिफ निर्धारण प्रक्रिया में अनुमानित आय पे छूट के प्रभाव को कम करने के लिए वीएसपीएल के अनुरोध को स्वीकार नहीं किया जा सकता है।

हालांकि वीएसपीएल ने अनुरोध किया है कि 2017-18 से 2019-20 के वर्षों के लिए अनुमानित रु.17.08 करोड़ रु.पये की छूट / छूट का प्रभाव लागत वक्तव्य में हासिल किया जाना चाहिए, यह देखा जाता है कि वीएसपीएल द्वारा लागत वक्तव्य में आय अनुमान मई 2015 के टैरिफ आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित एसओआर के अनुसार है। यह अनुमानित छूट / डिस्काउंट के प्रभाव को कैप्चर नहीं करता है।

- (इ). ऐसा देखा जाता है कि वीएसपीएल ने नए शुल्कदर मद से आय का अनुमान लगाया है 2017-18 से 2019-20 के वर्षों के लिए तिरपाल का आवरण रु.5 रु.पये प्रति टन रहा है। चूंकि, वीपीटी के प्रस्ताव के आधार पर क्रमांक टीएएमपी/34/2016-वीपीटी दिनांक 8 फरवरी 2017 को वीपीटी के प्रस्तावित प्रस्ताव को वीपीटी द्वारा प्राधिकृत बीओटी ऑपरेटरों द्वारा रु.5/टन के लिए मंजूरी दे दी है। तिरपाल के संबंध में वीएसपीएल द्वारा अनुमानित आय 2017-18 से 2019-20 के वर्षों के लिए माना जाता है।

इस प्रकार, कार्गो संबंधित आय को रु.11458.20 लाख, रु.11687.36 लाख और रु.11918.65 लाख से 2017-18, 2018-19 और 2019-20 के लिए क्रमशः वीएसपीएल द्वारा अनुमानित किया गया है।

- (ई). बर्थ किराया से आय कम होने का अनुमान है, रु.1729.76 लाख रु.पये वास्तव में अर्जित, वर्ष 2016-17 में रु.1393.28 लाख के लिए वर्ष 2017-18 में और रु.1421.15 लाख और 1449.17 लाख रु.पये क्रमशः 2018-19 और 2019-20 में लिए अर्जित किए गए। बर्थ किराया से आय का आकलन में अचानक कमी के कारण, 2017-18 से 2019-20 में, 2016-17 के दौरान तक के वर्षों में अस्पष्टीकृत रहता है। मामले की जांच करने पर, निम्नलिखित स्थिति उभर रही है।

पुष्टि करने के अलावा, 2017-18 से 2019-20 के वर्षों के लिए अनुमानित आय दरों के मौजूदा स्केल में निर्धारित दरों के आधार पर अनुमान लगाया गया है, वीएसपीएल ने औसत जीआरटी के आधार पर 2017-18 से 2019-20 के वर्षों के लिए घाट किराये आय का आकलन करने के लिए विस्तृत कार्यवाही की है, सालाना 2014-15 से 2016-17, औसत पार्सल आकार इत्यादि में हासिल की जाने वाली औसत घाट उत्पादकता के आधार पर औसत प्रबंधन दर, जो प्रत्येक कार्गो समूह के लिए भरोसा करती है।

घाट किराया प्रभारों के आकलन के लिए विस्तृत गणना के आधार पर यह देखा जाता है कि बीएमएचएस में कोयले की औसत डिस्चार्ज रेट 20100-18-18 से 2019-20 के लिए 30000 टन/दिन पर, वीएसपीएल द्वारा माना जाता है, जबकि औसत डिस्चार्ज रेट 21940 टन/दिन पिछले 3 वर्षों से 2014-15 से 2016-17 तक वीएसपीएल और 2016-17 में वीएसपीएल द्वारा हासिल की गई 22720 टन/दिन की उच्चतम औसत डिस्चार्ज रेट। यह घाट किराया आय के कम अनुमान के कारण हो सकता है।

चूंकि वीएसपीएल ने बीएमएचएस पर कोयले से बर्थ किराया आय का आकलन करने के लिए 30,000 टी / दिन की बेहतर उत्पादकता का अनुमान लगाया है, वही पर भरोसा किया गया है और माना जाता है।

अन्य कार्गो वस्तुओं के लिए, वीएसपीएल द्वारा घाट किराये आय के आकलन के लिए माना जाने वाला डिस्चार्ज रेट, पिछले 3 वर्षों से 2014-15 से 2016-17 तक वीएसपीएल द्वारा प्राप्त औसत छूट दर के बराबर पाया जाता है और इसलिए इसे वीएसपीएल द्वारा अनुमानित माना जाता है।

2017-18 से 2019-20 के वर्षों के लिए घाट की किराया आय 1 US \$ = ₹.64.17 की विनिमय दर लागू करके अद्यतन की जाती है, इस मामले के विश्लेषण के समय प्रचलित है, जबकि 1 US \$ = ₹.64.02 वीएसपीएल के विनिमय दर में था।

उपरोक्त संशोधन के अधीन, 2017-18 से 2019-20 के वर्षों के लिए बर्थ की किराया आय क्रमशः ₹.13 9 6.5 लाख, ₹.1424.48 लाख और ₹.1452.56 लाख के लिए क्रमशः ₹.1393.28 लाख, ₹.1421.15 लाख और ₹.1449.17 लाख के मुकाबले, इसी अवधि के लिए वीएसपीएल द्वारा अनुमानित है।

(उ). इस प्रकार, संक्षेप करने के लिए, वीएसपीएल द्वारा अनुमानित आय पर भरोसा किया जाता है और बर्थ किराया आय में संशोधन को छोड़कर माना जाता है जैसा ऊपर बताया गया है। इस प्रकार, वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए कुल संशोधित आय क्रमशः ₹.12714.57 लाख, ₹.12968.86 लाख और ₹.13225.43 लाख के लिए, क्रमशः ₹.12851.48 लाख, ₹.13108.51 लाख और ₹.13367.81 लाख, इसी अवधि के लिए वीएसपीएल द्वारा अनुमानित अनुमान के अनुसार आता है।

(xii). क्लॉज 2.5.1. में शुल्कदर दिशानिर्देशों के अनुसार, भारत सरकार द्वारा घोषित सभी वस्तुओं के लिए थोक बंदरगाहों/टर्मिनल ऑपरेटरों के व्यय अनुमानों को थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) की वर्तमान गति के संदर्भ में मूल्य में उतार-चढ़ाव के लिए समायोजित यातायात के अनुरूप होना चाहिए। वर्ष 2017-18 के दौरान निपटाए जाने के लिए शुल्कदर दिशानिर्देश, 2005 के तहत दायर किए गए टैरिफ के मामलों के संबंध में इस प्राधिकरण द्वारा अपना वार्षिक वृद्धि कारक 2% पर घोषित किया गया है। रखरखाव श्रम, उपकरण चलाने की लागत, मरम्मत और रखरखाव आदि जैसी लागत वाली वस्तुओं के लिए वीएसपीएल द्वारा लागू वार्षिक वृद्धि, तत्काल पिछले वर्ष के वास्तविक/अनुमान के मुकाबले 2% है। लागत वस्तुओं में से कुछ, जहां भी वृद्धि 2% से अधिक के वास्तविक/तत्काल पिछले वर्ष के अनुमान के मुताबिक हो, आवश्यक संशोधनों को लागू किया जाता है, 2% वार्षिक वृद्धि लागू दृष्टिकोण के अनुसार होती है जबकि अन्य वीओटी ऑपरेटरों के लिए शुल्कदर निर्धारण 2005 में शुल्कदर दिशानिर्देशों के तहत है।

(xiii). ऑपरेटिंग और प्रत्यक्ष श्रम लागत का अनुमान कथित तौर पर वीएसपीएल द्वारा दर्ज आउटसोर्सिंग अनुबंधों के आधार पर किया जाता है। वीएसपीएल ने अपने अनुमानों का समर्थन करने के लिए समय-समय पर ठेकेदारों को काम के आदेश, विस्तार / दर संशोधन आदेश की प्रतियों को जारी किया है। वीएसपीएल ने पुष्टि की है कि श्रम संविदा, प्रतिस्पर्धी बोली से और हस्तलंब संबंधों के अनुसार दिए जाते हैं।

वीएसपीएल ने 2017-18 से 2019-20 के प्रत्येक वर्ष के लिए परिचालन और प्रत्यक्ष श्रम लागत का आकलन करने के लिए यूनिट लागत में 2% का वृद्धि कारक लागू किया है। वीएसपीएल द्वारा प्रस्तुत अनुबंध की प्रतिलिपि से पता चलता है कि बोर्ड श्रम के लिए मौजूदा अनुबंध ₹.4.32 प्रति टन है और यह अनुबंध मार्च 2018 तक वैध है। बीएमएचएस के लिए श्रम आउटसोर्स के संबंध में, मौजूदा अनुबंध दर ₹.3.70 है जो मई 2019 तक वैध है। संविदा प्रतियों में वृद्धि खंड के लिए कोई प्रावधान नहीं है। हालांकि, वीएसपीएल ने 2017-18 से 2019-20 के प्रत्येक वर्ष के

लिए अनुबंधित दरों में 2% वार्षिक वृद्धि के विचार को माना है। चूंकि मार्च 2018 तक वैध ऑन-बोर्ड श्रम के लिए अनुबंध की प्रतिलिपि दरों में किसी भी वृद्धि के लिए प्रदान नहीं करती हैं, वर्ष 2017-18 के लिए बोर्ड श्रम के यूनिट दर में किसी भी वृद्धि को नहीं माना गया है। वीएसपीएल द्वारा किए गए यूनिट दर में 2% वार्षिक वृद्धि को वर्ष 2018-19 और 2019-20 के लिए माना जाता है। वीएमएचएस के लिए अनुबंधित श्रम के संबंध में, 2017-18 और 2018-19 वर्षों के लिए कोई वार्षिक वृद्धि नहीं मानी जाती है क्योंकि अनुबंध की प्रतिलिपि में वृद्धि के लिए कोई खण्ड नहीं है जो कि मई 2019 तक वैध है। वर्ष 2019-20 के लिए, यूनिट दरों में 2% वार्षिक वृद्धि को अनुमति दी गई है जो की वीएसपीएल द्वारा माना गया है। अनुमान VSPL द्वारा ट्रेफिक प्रक्षेपण के लिए समायोजित किया गया है। वही दृष्टिकोण हमारे द्वारा भी अपनाया जाता है।

- (xiv). वीएसपीएल ने अनुमान लगाया है कि साल 2016-17 के आधार के लिए वास्तविक रखरखाव श्रम लागत को आधार के रूप में 2% वार्षिक वृद्धि लागू करके 2017-18 से 2019-20 के वर्षों के लिए अनुबंध श्रम के लिए रखरखाव श्रम लागत का अनुमान है। इसके अलावा, एकीकृत संचालन सेवा अनुबंध के लिए बाहरी श्रम स्रोत के लिए, वीएसपीएल ने इसे प्रति माह 396,000 रुपये का अनुमान लगाया है। वीएसपीएल ने 24 मई 2016 के अनुबंध की एक प्रति सुसज्जित की है जो कि मई 2023 तक सात वर्ष के लिए वैध है। वीएसपीएल ने पुष्टि की है कि अनुबंध प्रतियोगी बोली लगाने और हाथों की लंबाई के संबंधों के बाद दिए गए हैं। अनुबंध न्यूनतम वेतन में वृद्धि के मूल्य से संबंधित मूल्य सूचकांक के आधार पर दूसरे वर्ष से इकाई दर में वृद्धि के लिए प्रदान करता है। वीएसपीएल ने 2018-19 और 2019-20 के वर्षों के लिए 2% वार्षिक वृद्धि वर्ष और 2017-18 के लिए शून्य वार्षिक वृद्धि लागू की है। वीएसपीएल द्वारा प्रस्तुत अनुमान 2017-18 से 2019-20 के वर्षों के लिए माना जाता है।

- (xv). उपकरण चलने की लागत का अनुमान, जिसमें बिजली, ईंधन और मरम्मत और रखरखाव लागत शामिल हैं, ऐसे ही निम्न विषय पर चर्चा की गई है:

- (अ). वीएसपीएल ने वीएमएचएस के संचालन और कार्यालय और सामान्य उपयोग के लिए बिजली की आवश्यकता के लिए बिजली की लागत का अनुमान लगाया है। वर्ष **2016-17** के दौरान बिजली की वास्तविक खपत वीएमएचएस यातायात के लिए **1.04** यूनिट प्रति टन की सूचना दी गई है। अगले तीन वर्ष **2018-19** से **2019-20** के लिए बिजली की खपत का अनुमान वर्ष **2016-17** के लिए, रिपोर्ट किए गए वास्तविक प्रति टन बिजली की खपत के आधार पर अनुमान लगाया गया है और वीएमएचएस सेवा का लाभ उठाने के लिए निर्धारित कार्गो के लिए समायोजित किया गया है। कार्यालय और सामान्य उपयोग के लिए बिजली की खपत **2018-19** से **2019-20** के प्रत्येक वर्ष के लिए प्रति वर्ष **5,47,560** इकाइयों पर तय की गई है जो पिछली अवधि के लिए वास्तविक बिजली खपत के आधार पर तय है। **2016-17** के वास्तविक के आधार पर **2019-18** से **2019-20** के लिए वीएसपीएल द्वारा ग्रहण की जाने वाली बिजली की खपत पर विस्वास किया जाता है।

वर्ष **2016-17** में रु. **9.23** के वास्तविक प्रति यूनिट बिजली लागत के विपरीत, वीएसपीएल ने वर्ष **2017-18** के लिए प्रति यूनिट बिजली लागत रु. **9.69** पर विचार किया है। वीएसपीएल ने जून **2017** से अगस्त **2017** के महीनों तक पूर्वी बिजली वितरण कंपनी, विशाखापत्तनम के बिजली बिल की प्रतियां प्रस्तुत की हैं। वीएसपीएल द्वारा प्रस्तुत बिलों की प्रतियों के मुताबिक तीन महीने के लिए औसत बिजली लागत रु. **10.02** प्रति यूनिट है। ऐसा होने के नाते, वीएसपीएल द्वारा मानी जाने वाली यूनिट दर को संशोधित किया जाता है और वर्ष **2017-18** के लिए तीन प्रतिशत जून **2017** से अगस्त **2017** के औसत बिजली बिल के आधार पर रु. **10.02** प्रति यूनिट के पर माना जाता है जैसा कि वीएसपीएल द्वारा प्रस्तुत किया गया है। वीएसपीएल ने अगले दो वर्षों यानी **2018-19** और **2019-20** के लिए बिजली की इकाई दर में **2%** की स्वीकार्य वार्षिक वृद्धि पर विचार किया है। वही **2017-18** वर्ष के लिए माना जाता है कि संशोधित इकाई दर पर विचार किया गया है।

(आ). वीएसपीएल ने एचएमसी के लिए ईंधन का अनुमान लगाया है। 2016-17 के लिए ईंधन की इकाई लागत रु.7.14 प्रति टन है। वर्ष 2017-18 के लिए, वीएसपीएल ने ईंधन की इकाई दर रु.7.77 प्रति टन पर विचार किया है। वीएसपीएल द्वारा प्रस्तुत विवरण बताते हैं कि 65 लिटर प्रति घंटे की ईंधन की खपत और प्रति यूनिट रु.56.81 प्रति लीटर की लागत के साथ, वीएसपीएल 475 टन/घंटे का उत्पादन करने पर विचार कर रहा है, प्रति टन ईंधन लागत प्रति वर्ष रु.7.77 प्रति टन 2017-18 (यानी रु.56.81*65 लीटर/475 टन/घंटा)। इसके बाद, वीएसपीएल ने दिसंबर 2017 के नवीनतम ईंधन बिल को प्रस्तुत किया है और लागत वक्तव्य में उसके द्वारा रु.56.81 प्रति लीटर के मुकाबले ईंधन लागत रु.63.97 / लीटर पर विचार करने के लिए अनुरोध किया है। वीएसपीएल द्वारा प्रस्तुत नवीनतम बिल की प्रति के आधार पर ईंधन की इकाई लागत को रु.63.97 / लीटर तक अद्यतन किया गया है। उपरोक्त संशोधनों को ध्यान में रखते हुए, वीएसपीएल द्वारा किए गए कार्यप्रणाली पर आधारित ईंधन लागत रु.8.75 प्रति टन तक आता है, जिसे वर्ष 2017-18 के लिए माना जाता है (यानी रु.63.77 * 65 लीटर / 475 टन / घंटा)।

बाद के वर्षों 2018-19 और 2019-20 के लिए, वीएसपीएल ने रु.7.93 प्रति टन और रु.8.09 प्रति टन की ईंधन दर को 2.7% वार्षिक आधार पर लागू करने पर विचार किया है, जिसकी आधार पर वर्ष 2017-18 में इकाई दर 7.77 प्रति टन के लिए आती है। 2018-19 और 2019-20 के वर्षों के लिए हमारे द्वारा तैयार किए गए संशोधित लागत वक्तव्य में, वर्ष 2017-18 के लिए आने वाले 2% वार्षिक वृद्धि को रु.8.75 प्रति टन ईंधन पर संशोधित यूनिट दर पर माना जाता है। ईंधन लागत का आकलन यातायात अनुमानों में वृद्धि की पकड़ करता है। वीएसपीएल ने एचएमसी की ईंधन लागत का अनुमान लगाया है जो कि वीएसपीएल के पास है। किराए पर लेने वाले एचएमसी के लिए, वीएसपीएल ने ईंधन लागत पर सही विचार नहीं किया है क्योंकि इन्हें अलग बाहरी स्रोत के अनुबंध द्वारा शासित किया जाता है।

(इ). वर्ष 2014-15, 2015-16 और 2016-17 के लिए वास्तविक मरम्मत और रखरखाव लागत रु.1148.95 लाख, रु.1112.87 लाख और रु.719.58 लाख है। वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए मरम्मत और रखरखाव लागत का अनुमान क्रमशः रु.1113.43 लाख, रु.1145.27 लाख और रु.1178.01 लाख है।

वर्ष 2014-15, 2015-16 और 2016-17 के लिए वास्तविक मरम्मत और रखरखाव लागत रु.1148.95 लाख, रु.1112.87 लाख और रु.719.58 लाख है। वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए मरम्मत और रखरखाव लागत का अनुमान क्रमशः रु.1113.43 लाख, रु.1145.27 लाख और रु.1178.01 लाख है।

अपने एचएमसी के रखरखाव लागत के संबंध में, जब वीएसपीएल को लेभरर के साथ अनुबंध की प्रतिलिपि प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था, तो वीएसपीएल ने कहा है कि ओईएम द्वारा मांग की गई अत्यधिक एएमसी लागत को ध्यान में रखते हुए, लेभरर ने वीएसपीएल क्रेन के रूप में 30,000 से अधिक इंजन घंटे दर्ज किए हैं, लेभरर के साथ एएमसी 1.4.16 से नवीनीकृत नहीं हुआ था। क्रेन अब आन्तरिक पूर्व लेभरर इंजीनियर की देखरेख में रखे गए हैं और पुर्जों की सूची लेभरर से खरीददारी कर रही है। 2016-17 के वित्तीय वर्ष के दौरान, वीएसपीएल ने इस खाते पर किसी भी व्यय का खर्च नहीं उठाया है क्योंकि, 31.03.2016 तक क्रेनों का कोई महत्वपूर्ण ब्रेकडाउन नहीं है।, लेभरर ओईएम के साथ वार्षिक रखरखाव अनुबंध के तहत, वीएसपीएल निश्चित इंजन घंटों के आधार पर राशि चुका रहा है और लीबेरर ने सभी पुर्जों की आवश्यकता के अनुसार और जब आपूर्ति की है। वीएसपीएल ने कहा है कि मरम्मत की लागत को तोड़ने के प्रकार के अधीन किया जाएगा और इसके लिए इंजन, गियर बॉक्स, टर्बो शुल्क, जिक या अन्य महत्वपूर्ण और महत्वपूर्ण पुर्जों के प्रतिस्थापन की आवश्यकता हो सकती है, जो संबंधित वित्तीय वर्ष के दौरान बड़ी रकम खर्च करेगी। अप्रत्याशित टूटने के मद्देनजर, पिछले वर्षों में एएमसी के तहत खपत की गई पुर्जों का मूल्य आधार के रूप में लिया गया है और 2017-18 से 2019-20 के व्यय का अनुमान लगाया गया है, जो वीएसपीएल द्वारा एएमसी लागत के मौजूदा स्तर 2% वार्षिक वृद्धि पर अनुमानित है। वीएसपीएल ने कहा है कि समग्र खर्च संभाला टनमान के आधार पर 3 साल की अवधि के लिए परीव्याप्त है। इस अनुमान को संशोधित करने के लिए किसी अन्य आधार की अनुपस्थिति में, वीएसपीएल के स्पष्टीकरण पर भरोसा करते

हुए कि एचएमसी पुराना है और इंजन, गियर बॉक्स, टर्बो शुल्क, जीत या अन्य महत्वपूर्ण और महत्वपूर्ण पुर्जों के प्रतिस्थापन की आवश्यकता हो सकती है, जिससे बड़ी मात्रा में खर्च आएगा, वीएसपीएल द्वारा 2016-17 के वास्तविक अनुमानों के आधार पर 2% वार्षिक वृद्धि के आधार पर इस व्यय का आकलन करने और वीएसपीएल के स्वामित्व वाली एचएमसी द्वारा संभाला जाने वाली टन भार के लिए समायोजित दृष्टिकोण, वीएसपीएल द्वारा अपने स्वयं के एचएमसी के रखरखाव के अनुसार मरम्मत और रखरखाव लागत की अनुमति है। वास्तविकों के अनुमानों की समीक्षा की जाएगी, और यदि अगले लाभ संशोधन के अनुमानों के आधार पर अनुमान लगाए जाने पर कोई लाभ अर्जित किया गया है, तो यह दिशानिर्देशों के अनुसार अगले शुल्कदर चक्र में समायोजित किया जायेगा।

वर्ष 2017-18 के लिए अन्य मदों की मरम्मत और रखरखाव 2014-2015 से 2016-17 के औसत व्यय के स्तर और 2% प्रति वर्ष के वृद्धि कारक के आधार पर, वीएसपीएल द्वारा अनुमान लगाया गया है। तत्काल पिछले वर्ष के वास्तविक के आधार पर व्यय अनुमान किया जाता है। इसलिए, वीएसपीएल को 2016-17 के वास्तविक अनुमान लेने और वर्ष 2017-18 के लिए इस मद के आकलन के लिए 2% के स्वीकार्य वृद्धि कारक को लागू करने का अनुरोध किया गया था। हालांकि वीएसपीएल ने अपने मूल प्रस्ताव में वीएसपीएल द्वारा लागू 2.46% के मुकाबले 2% वार्षिक वृद्धि लागू करने के अलावा इस संबंध में इसके अनुमान को संशोधित नहीं किया है। मरम्मत और रखरखाव का अनुमान 2016-17 वास्तविकताओं को आधार के रूप में लेते हुए संशोधित किया गया है और वर्ष 2017-18 के अनुमानों पर पहुंचने के लिए 2% वार्षिक वृद्धि लागू किया गया है। वीएसपीएल द्वारा एक्सेल वर्क शीट में त्रुटि देखी गई है जिसको कि रखरखाव के खर्च के बारे में सही किया गया।

वर्तमान चक्र में प्रस्तावित सकल खंड के अलावा घाट भव्य संरचना और घाट को मजबूत करने की दिशा में है। वीएसपीएल ने 2017-18 से 2019-20 के सालों के दौरान परिसंपत्तियों के सकल खंड को प्रस्तावित किए जाने के अतिरिक्त कोई मरम्मत और रखरखाव लागत का अनुमान नहीं किया है। पिछले शुल्कदर संशोधन के दौरान, वीएसपीएल ने साल 2014-15 से 2016-17 के लिए प्रस्तावित संपत्ति के सकल खंड को प्रस्तावित किए जाने के अतिरिक्त कोई मरम्मत और रखरखाव लागत का अनुमान नहीं किया था। इस आधार पर कि यह किसी भी मरम्मत और रखरखाव पर विचार नहीं करता है, क्योंकि वह संपत्ति के वारंटी के तहत कवर किया जाएगा और प्रारंभिक अवधि में कोई मरम्मत का अनुमान नहीं लगाया जाएगा। पिछले शुल्कदर संशोधन आदेश 2015 के दौरान वीएसपीएल द्वारा प्रस्तुत की जाने वाली स्थिति मौजूदा शुल्कदर चक्र के लिए भी विश्वस्त है।

- (ई). वर्ष 2016-17 के लिए रिपोर्ट में वास्तविक रखरखाव की लागत रु.13.50 लाख है। वर्ष 2016-17 के लिए वीपीटी द्वारा लागू प्रति शिफ्ट दर के आधार पर वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए वीएसपीएल द्वारा रखरखाव की लागत का अनुमान लगाया जा रहा है, और प्रति वर्ष प्रति 24 शिफ्ट्स के आधार पर रखरखाव के लिए, मंटेनन्स ड्रेजिंग के लिए उम्मीद की जाती है। वीएसपीएल द्वारा मंटेनन्स ड्रेजिंग लागत की इकाई दर रु.4,23,692 प्रति शिफ्ट है, जो वर्ष 2016-17 के लिए रु.4,15,384 प्रति शिफ्ट की यूनिट दर पर है जो 2% की वार्षिक वृद्धि पर लागू है। वीपीएल ने वीपीटी द्वारा उठाए गए प्रत्येक बिल की प्रतिलिपि प्रस्तुत की है प्रत्येक शिफ्ट के लिए रु.4,15,384 के ड्रेजिंग की यूनिट रेट का समर्थन करने के लिए, जो वीपीटी द्वारा वर्ष 2016-17 के लिए दावा किया गया था। वीपीटी ने यह भी कहा है कि रु.4,15,384 प्रति शिफ्ट की इकाई दर पर वीएसपीएल द्वारा लागू वृद्धि उचित है। इसलिए रखरखाव के लिए लागत का आकलन करने के लिए यूनिट दर वीएसपीएल द्वारा अनुमानित को माना जाता है।

इस लागत का अनुमान लगाने के लिए वीएसपीएल द्वारा की जाने वाली शिफ्ट्स की संख्या 2017-18 से 2019-20 के प्रत्येक वर्ष के लिए 24 शिफ्ट है। वीएसपीएल ने कहा है कि उनके आवधिक जल सर्वेक्षणों के आधार पर वीपीटी के निर्देशों के मुताबिक रखरखाव के निचलन का खर्च होता है और यह मिट्टी के गाद पर निर्भर करता है। वीपीटी ने कहा है कि वीएसपीएल ने 2014-15 में 12 शिफ्ट्स के लिए वीपीटी ड्रेजर तैनात किया था, 2015-16 में शून्य शिफ्ट और 2016-17 में 3 शिफ्ट्स तैनात किए गए थे। इसलिए, वीपीटी ने कहा है कि वीएसपीएल द्वारा अनुमानित तैनाती और रखरखाव ड्रेजिंग लागत की उचितता को

प्रमाणित नहीं किया जा सकता। वीएसपीएल द्वारा की जाने वाली शिफ्ट्स की संख्या जो की 24 शिफ्ट्स है, वीपीटी द्वारा वर्ष 2014-15 में रिपोर्ट किए जाने वाले रखरखाव के लिए सबसे ज्यादा शिफ्ट की तुलना में दोगुनी है। वीपीटी की अनुपस्थिति में 2017-18 से 2019-20 के वर्षों के लिए शिफ्ट्स की संख्या का अनुमान प्रस्तुत करते हुए, वीएसपीएल द्वारा शिफ्ट्स की संख्या को नियंत्रित किया जाता है और वीपीटी द्वारा प्रस्तुत पिछले तीन वर्षों में 2014-15 से 2016-17 के बीच प्रत्येक वर्ष के लिए सबसे अधिक शिफ्ट्स की संख्या के लिए 12 को माना जाता है।

- (xvi). जैसा कि पहले समझाया गया, अगले उच्चतम बोलीदाता द्वारा उद्धृत सीमा तक राजस्व का हिस्सा यानी मार्च 2005 के टैरिफ दिशानिर्देशों के खंड 2.8.1 के प्रावधानों के अनुसार 12.811% स्वीकार्य है। वीएसपीएल ने प्रस्तावित दर पर बर्थ किराया और घाट प्रभार से सकल राजस्व पर 12.811% पर अगले उच्चतम बोलीदाता की सीमा तक स्वीकार्य राजस्व हिस्सेदारी पर विचार किया है। चूंकि लागत की मौजूदा स्थिति का अनुमान राजस्व के आधार पर लगाया जाना है, वर्तमान टैरिफ चक्र के लिए अनुमोदित होने वाले टैरिफ की गणना करने के लिए, संशोधित बर्थ किराया आय और राजस्व हिस्से से 12.811% का अनुमान है जो कि मौजूदा दरों के सकल पर अनुमानित किया गया है।
- (xvii). वीएसपीएल ने अनुमान लगाया है कि 2017-18 से 2019-20 के वर्षों के लिए उपकरण किराया प्रभार विभिन्न कार्यों हैंडलिंग सेवाओं के लिए इसके द्वारा किराए पर लिए गए विभिन्न उपकरणों के लिए और एचएमसी किराए पर लेने के लिए है।

बोर्ड उपकरण, तट मंजूरी, इंटर कार्टिंग आदि जैसे विभिन्न कार्यों हैंडलिंग सेवाओं के लिए किराए पर लिए गए विभिन्न उपकरणों के लिए वीएसपीएल द्वारा माना जाने वाला यूनिट दर, काम के आदेश/ संशोधित अनुबंध दरों की प्रतिलिपि से मान्य है जो मई 2015 से मई 2020 तक वैध हैं। एचएमसी के लिए वीएसपीएल द्वारा भाड़े पर लगाए गए इकाई की दर 17 जनवरी 2013 को वीएसपीएल द्वारा प्रस्तुत अनुबंध की प्रतिलिपि के साथ प्रमाणित है जो कि 2020 जनवरी तक वैध है। वीएसपीएल ने पुष्टि की है कि प्रतियोगी बोली लगाने के बाद अनुबंध का सम्मान किया जाता है। वीएसपीएल ने कहा है कि अनुबंध के अनुसार, एचएमसी के लिए यूनिट दर रु.52.13 प्रति टन के रूप में वर्ष 2017-18 के लिए सही किया जाना चाहिए जो असल में रु.52.10 प्रति टन के रूप में वीएसपीएल द्वारा अपने अनुमान में माना जाता है। अनुबंध के अनुसार अनुमत बेस दर में वृद्धि लागू करने के बाद वीएसपीएल ने उक्त यूनिट दर पर पहुंचने के लिए कामकाज प्रस्तुत किया है। वीएसपीएल द्वारा प्रस्तुत अनुबंध की प्रति के आधार पर, वर्ष 2017-18 के लिए वीएसपीएल द्वारा अपनाई गई यूनिट दर को वीएसपीएल द्वारा अनुमानित स्तर पर स्वीकार किया जाता है, जो वर्ष 2017-18 के लिए एचएमसी की इकाई दर में रु.52.13 प्रति टन के संशोधन के अधीन है, जैसा कि वीएसपीएल ने बताया है। संविदाओं में वृद्धि के लिए अनुमति दी जाती है। इसलिए, 2018-19 और 2019-20 के वर्षों के लिए इस लागत वस्तु का आकलन करने के लिए वीएसपीएल द्वारा प्रति वर्ष 2% वार्षिक वृद्धि स्वीकार की जाती है।

वीएसपीएल ने कहा है कि साल 2014 से 2017 तक की गई पिछले प्रवृत्ति के आधार पर कुल कार्यों यातायात का 90% लाभ एचएमसी अपनी सेवाओं में उठाएगा। इस 90% में, वीएसपीएल ने अनुमान लगाया है कि काम पर रखने वाले एचएमसी की 60% और शेष 40% वीएसपीएल द्वारा स्वामित्व वाले एचएमसी लाभ उठाएगा। एचएमसी के किराया प्रभारों के अनुमान के लिए को अनुमति दी जाती है।

- (xviii). (अ). वीएसपीएल ने क्रमशः 2017-18 से 2019-20 के वर्षों के लिए रु.133.24 लाख, रु.134.59 लाख और रु.135.96 लाख पट्टे का किराया का अनुमान लगाया है।

वीएसपीएल द्वारा पट्टे के किराये का अनुमानित मूल क्षेत्र 121700 वर्ग मीटर के आवंटन, एक्जिम पार्क में आवंटित 9 एकड़ जमीन के अतिरिक्त भूमि और भवन/अन्य लोगों के लिए पट्टे पर किराया भी शामिल है।

वीएसपीएल ने कहा है कि 28 नवंबर 2001 को लाइसेंस समझौते के अनुसार और 29 जुलाई 2005 को दर्ज दीर्घकालिक पट्टा समझौते के अनुसार, लाइसेंसधारी लाइसेंसधारक को भुगतान करेगा, वीपीटी एसओआर के अनुसार भूमि पट्टा किराया समय-समय पर प्रचलित है। ओपन कार्गो भंडारण के लिए लाइसेंस शुल्क, इसके

भूखंडों के अस्थायी लाइसेंस के लिए रु.0.9055 प्रति वर्ग मीटर प्रति सप्ताह अस्थायी लाइसेंस के लिए एकत्र किया गया था जो कि वीपीटी के मूल्यों के पैमाने (एसओआर) के सामान्य संशोधन का हिस्सा था।

यह यहां बताना उचित होगा कि वीपीटी ने सितंबर 2014 में एक प्रस्ताव पेश किया था जिसमें एसएल में खुले इलाके में कार्गो टाल के लिए निर्धारित अनुज्ञापत्र शुल्क डीलिकिंग पर विमर्श किया गया था, भूमि नीति दिशानिर्देश 2014 के बाद भूमि के बाजार मूल्य के आधार पर अनुज्ञापत्र शुल्क के नुस्खण के लिए एसओआर के सामान्य संशोधन के तहत लागत के तहत निर्धारित दरों के मौजूदा पैमाना के खंड 6 में क्रमिक 2 वर्णित है। इस प्राधिकरण ने वीएसपीएल के 15 जनवरी 2016 के आदेश संख्या टीएएमपी/48/2014-वीपीटी के प्रस्तावित प्रस्ताव का निपटारा किया है, जिसमें लाइसेंस शुल्क को रु.6.21 / वर्ग मीटर / सप्ताह में अनुमोदित किया गया था, जैसा कि कोर परिचालन क्षेत्र के लिए वीपीटी द्वारा प्रस्तावित है। वीएसपीएल ने अब कहा है कि कहे गए रेट के मुकाबले, वीपीटी ने 50% छूट का अधिसूचना जारी किया है और यह रु.3.11 / वर्गमीटर / सप्ताह का संग्रह कर रहा है।

उपर्युक्त स्थिति के विपरीत, वर्तमान प्रस्ताव में वीएसपीएल ने 121700 वर्ग मीटर भूमि के लिए पट्टा किराया का अनुमान लगाया है, जो 100 वर्ग मीटर के लिए प्रति सप्ताह रु.90.55 प्रति यूनिट की दर लागू कर रहा है, जो 15 जनवरी 2016 के आदेश के प्रभाव में आने से पहले प्रचलित दर था। वीपीटी के एसओआर के सामान्य संशोधन को इस प्राधिकरण द्वारा आदेश संख्या टीएएमपी/9/2016-वीपीटी दिनांक 21 जून 2016 में अनुमोदित किया गया है, एसओआर की धारा 6 में सीरियल नंबर 2 के तहत, यह कहा गया है कि खुले स्थान का लाइसेंस शुल्क 15 जनवरी 2016 के आदेश संख्या टीएएमपी /48/2014-वीपीटी के कार्यान्वयन के दिनांक से प्रभावी रूप से इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किराए की अनुसूची के अनुसार होगा। जब वीएसपीएल से अनुरोध किया गया था कि प्रति सप्ताह 100 वर्ग मीटर के लिए रु.90.55 प्रति यूनिट की दर को अपनाया जाए 121,700 वर्ग मीटर के क्षेत्र के लिए पट्टा किराये का अनुमान लगाया हुआ लाइसेंस अनुबंध के प्रावधान के अनुरूप है, वीएसपीएल ने कहा है कि पट्टा किराया का अनुमान वास्तविक पट्टा किराया के अनुसार 100 वर्ग मीटर के लिए @ रु.90.55 प्रति सप्ताह वीपीटी को दिया जा रहा है। वीएसपीएल ने कहा है कि भूमि प्राधिकरण द्वारा संशोधित पट्टे के किराये के लिए 15 जनवरी 2016 के आदेश के तहत खुले इलाके में कार्गो स्टैकिंग के लिए अधिसूचित किया गया है, भूमि नीति दिशानिर्देश के तहत यह उद्धृत नहीं माना जाता है क्योंकि यह केवल 11 महीने के पट्टे के लिए लागू होता है। वीएसपीएल की दलील है कि बीओटी ऑपरेटरों के लिए अलग टैरिफ तय किया जाएगा जो दीर्घकालिक लाइसेंस आधार पर भूमि को आवंटित किया गया है। वीएसपीएल ने यह भी कहा है कि इस प्राधिकरण ने बीओटी ऑपरेटरों को आवंटित पोर्ट की दीर्घावधि लाइसेंस के लिए कोई टैरिफ तय नहीं किया है।

वीएसपीएल द्वारा बताई गई बातों के संबंध में, इस प्राधिकरण द्वारा बीओटी ऑपरेटरों को पोर्ट की भूमि के दीर्घकालिक लाइसेंस के लिए कोई टैरिफ तय नहीं किया गया है, यह राज्य के लिए प्रासंगिक है कि प्राधिकरण ने 15 जनवरी 2016 के आदेश संख्या टीएएमपी/48/2014-वीपीटी के पास कोर ऑपरेटिंग क्षेत्र के लिए स्वीकृत लाइसेंस शुल्क जारी किया है जैसा कि पोर्ट द्वारा प्रस्तावित है और वीपीटी के प्रस्ताव के आधार पर, इस प्राधिकरण द्वारा 17 नवंबर 2016 के ऑर्डर नंबर टीएएमपी /80/2015-वीपीटी के द्वारा पोर्ट ज़मीन के लिए किराया की मंजूरी दे दी गई है। इन दो प्रस्तावों के अलावा, जो पहले से ही इस प्राधिकरण द्वारा निपटा दिए गए हैं, बीओटी ऑपरेटरों के लिए अलग पट्टे पर किराया निर्धारित करने के लिए वीपीटी से कोई प्रस्ताव नहीं है। इसलिए, ऐसे किसी प्रस्ताव के अनुपस्थिति में, बीओटी ऑपरेटर के लिए अलग पट्टा किराया तय करने का इस प्राधिकरण का सवाल ही नहीं उठता है। इसके अलावा, 17 नवंबर 2016 को क्रम संख्या टीएएमपी/80/2015-वीपीटी के अनुच्छेद 17 (xvi) के लिए रेखांकित किया गया है जिसमें एक अन्य बीओटी ऑपरेटर द्वारा उठाए गए एक समान बिंदु विसाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल), जो, वीएसपीएल की तरह टैरिफ दिशानिर्देशों 2005 के अधीन शासित है, वीपीटी ने कहा है कि बीओटी प्रचालक के लिए पट्टे का किराए पर अलग से आने के लिए संशोधित भूमि नीति दिशानिर्देश, 2014 में निर्धारित कोई अलग पद्धति नहीं है। वीपीटी ने कहा है कि मेजर पोर्ट ट्रस्ट

किसी भी अलग पद्धति / सूत्र को अपना नहीं सकता है क्योंकि इसे एमओएस द्वारा जारी संशोधित भूमि नीति दिशानिर्देश, 2014 में निर्धारित नहीं किया गया है। दोनों वीपीटी और इस प्राधिकरण को पट्टे पर किराया संशोधन के लिए नौवहन मंत्रालय द्वारा जारी भूमि नीति-2014 के प्रासंगिक प्रावधानों द्वारा नियंत्रित किया जाता है। यह राज्य के लिए प्रासंगिक है कि इस प्राधिकरण द्वारा 15 जनवरी 2016 और 17 नवंबर 2016 के आदेश के अनुसार वीपीटी भूमि के लिए पट्टा किराया / लाइसेंस शुल्क सरकार द्वारा समय-समय पर जारी किए गए भूमि नीति दिशानिर्देश और वीपीटी के प्रस्ताव के आधार पर जारी किया गया है।

इस संबंध में, वीपीटी ने भी सहमति व्यक्त की है कि अब तक वीपीटी ने अपने भूखंडों के अस्थायी लाइसेंसिंग के लिए एकत्र हुए ओपन कार्गो स्टोरेज के लिए लाइसेंस का शुल्क लगाया है, जो एसओआर के सामान्य संशोधन का हिस्सा था। वीपीटी ने स्पष्ट रूप से कहा है कि जनवरी 2016 में इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकृत लाइसेंस शुल्क ओपन स्टैकिंग के आदेश के अनुसार लंबी अवधि के पट्टे पर लागू नहीं हैं। वीपीटी ने कहा है कि यह प्राधिकरण 17 नवंबर 2016 के आदेश में, मद नंबर 1-सी के जरिए एक नोट निर्धारित किया जो कि क्षेत्र 1 ए औद्योगिक दर मौजूदा कंपनियों के लिए लागू होगी, जो एसओआर के अनुसार भुगतान कर रहे हैं, बंदरगाह ने 1 अप्रैल 2013 से संशोधित बिलों को बढ़ाया था। लेकिन वीएसपीएल ने बिलों को यह कह कर वापस कर दिया कि संशोधित पट्टे पर किराया उनके लिए लागू नहीं है और वीपीटी को, पहले से किए गए दरों के अनुसार बिलों को संशोधित करने का अनुरोध किया है। वीपीटी ने इस संबंध में कोई और जानकारी नहीं दी है। इस संबंध में, वीपीटी को यह नोटिस करने की सलाह दी जाती है कि संदर्भित वीपीटी द्वारा प्रस्तावित इस प्राधिकरण द्वारा निर्दिष्ट नोट को मंजूरी दे दी गई थी जैसा कि वीपीटी द्वारा प्रस्तावित किया गया था और यह इस प्राधिकरण का एक स्व-आदेश आदेश नहीं था।

इस प्रकार, ऊपर से, ऐसा लगता है कि वीपीटी और वीएसपीएल के बीच 1,21,700 वर्ग मीटर भूमि के लिए लीज किराए के यूनिट दर के संबंध में विवाद है। यह वीएसपीएल और वीपीटी के बीच दर्ज लाइसेंस समझौते के प्रावधान से उत्पन्न होता है। 15 जनवरी 2016 के शुल्कदर क्रम संख्या टीएएमपी/48/2014-वीपीटी और 17 नवंबर 2016 को क्रम संख्या टीएएमपी/80/2015-वीपीटी को अनुमोदित करते हुए यह प्राधिकरण, एक अन्य वीओटी ऑपरेटर विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) द्वारा, शुल्कदर 2005 के दिशानिर्देशों के तहत संचालित इसी तरह के मामले के संदर्भ में, यह निर्णय लिया गया है कि सरकार द्वारा समय-समय पर जारी किए गए भूमि नीति दिशानिर्देशों के बाद इस प्राधिकरण ने बंदरगाह भूमि का पट्टा किराया तय किया है और यह प्राधिकरण व्यक्तिगत लाइसेंसधारी वीपीटी द्वारा व्यक्तिगत लाइसेंसधारी/पट्टेदारों के साथ दर्ज किए गए समझौते के मामलों में हस्तक्षेप करना पसंद नहीं करता है। यह प्राधिकरण, इसलिए, इसे दोहराता है। वीएसपीएल द्वारा प्रति सप्ताह रु.90.55 प्रति 100 वर्ग मीटर का यूनिट दर माना जाता है यह वीपीटी के एसओआर या वीपीटी के प्रस्ताव के आधार पर इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित वीपीटी के लीज किराया कार्यक्रम में निर्धारित नहीं किया गया है। वीएसपीएल से वीपीटी द्वारा मांगे गए औद्योगिक क्षेत्र के अनुसार पट्टे पर किराये का विचार, जो वीएसपीएल द्वारा स्वीकार नहीं किया गया है, वीएसपीएल द्वारा अनुमानित स्तर की तुलना में अधिक व्यय देने के समान होगा। चूंकि वीएसपीएल ने प्रति सप्ताह रु.90.55 प्रति 100 वर्ग मीटर की इकाई दर पर विचार किया है 1,21,700 वर्ग मीटर के लिए पट्टा किराया के अनुमान में, इसीलिए अब वही माना जाता है। यदि टैरिफ चक्र के दौरान किसी भी समय पर, वीपीटी द्वारा वीएसपीएल को भुगतान किए गए पट्टे किराए की वास्तविक इकाई दर भूमि के इस पार्सल पर अभी मने गए स्तर से अधिक है, वीएसपीएल को इस प्राधिकरण के पास, संशोधन के लिए आने की अनुमति है, अगर वह उस हद तक इच्छा रखता है। यह प्राधिकरण प्रचलित सावधानी के जरिए प्रदर्शित करना चाहता है, जो वर्तमान कार्यवाही में वीएसपीएल के प्रस्ताव के आधार पर लागत अनुमान में रु.90.55 प्रति 100 वर्ग मीटर / सप्ताह का विचार है, इसका अर्थ नहीं होना चाहिए कि यह प्राधिकरण भूमि की इस सीमा के लिए यूनिट दर के संबंध में संबंधित पक्षों के संबंधित विवादों से सहमत या असहमत है।

(आ). एलए के परिशिष्ट 1 की धारा 3.2 के अनुसार लाइसेंसधारक को बंदरगाहों में एक्सिम पार्क में संचालन के लिए अतिरिक्त भूमि आवंटित करने की अनुमति देता है। 1,21,700 वर्ग मीटर भूमि के लिए पट्टे के किराया

के अलावा, वीएसपीएल ने 2017-18 से 2019-20 के वर्षों के लिए एक्जिम पार्क क्षेत्र में 9 एकड़ की अतिरिक्त भूमि के लिए पट्टे पर किराए का अनुमान लगाया है। वीएसपीएल ने कहा है कि उसने 01.4.2017 से एक्जिम पार्क में आवंटित 30 एकड़ जमीन से 21 एकड़ जमीन वापस कर दी है और भूमि के लिए पट्टा किराया एक्जिम पार्क का अनुमान है कि 2017-18 से 2019-20 के वर्षों के लिए 9 एकड़ जमीन का अनुमान है। एक्जिम पार्क में अतिरिक्त जमीन के लिए पट्टे का किराया, वीएसपीएल द्वारा 10 अक्टूबर 2015 से रु.14.83/वर्ग/मीटर/माह से इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित क्षेत्र V के लिए औद्योगिक उद्देश्य के लिए पट्टा किराया लागू करके अनुमान लगाया गया है जो कि 17 नवंबर 2016 के आदेश के अनुसार वर्ष 2017-18 के लिए पट्टे के किराये का अनुमान लगाने के लिए 2% प्रति वर्ष से बढ़कर रु.15.42/वर्ग/मीटर/माह पर पहुंचा गया। 2018-19 और 2019-20 के बाद के दो वर्षों के लिए, वीएसपीएल ने अनुमोदित लीज किराया कार्यक्रम के अनुसार यूनिट दर में 2% वार्षिक वृद्धि लागू की है।

इस संबंध में वीपीटी ने कहा है कि लाइसेंस अनुबंध के संदर्भ में परिशिष्ट -3 (लाइसेंसधारी संपत्ति), यदि अतिरिक्त भूमि, यदि कोई हो, लाइसेंस परिसर से बाहर लाइसेंसधारी द्वारा पूछा गया है, तो वाणिज्यिक किराए के अनुसार उस समय के लिए किराया देय होगा, जैसा कि समय-समय पर पोर्ट द्वारा तय किया जाएगा। लाइसेंस समझौते के उपरोक्त शर्तों को देखते हुए, वीपीटी ने तर्क दिया है कि एक्जिम पार्क क्षेत्र में अतिरिक्त भूमि के आवंटन के लिए 29.07.2015 से वाणिज्यिक शुल्क रु.74.03/वर्ग/मीटर/माह लागू होना चाहिए। तदनुसार, वीपीटी 10 अक्टूबर 2015 को रु.74.03/वर्ग/मीटर/माह की वाणिज्यिक दर के अनुसार भूमि की उक्त सीमा के लिए लीज किराया का दावा कर रहा है, जैसा कि इस प्राधिकरण द्वारा दिसंबर 2016 के आदेश के अनुसार 2% प्रति वर्ष की दर से लागू वार्षिक वृद्धि के साथ अनुमोदित किया गया है।

हालांकि, वीएसपीएल ने संतुष्ट किया है कि एक्जिम पार्क में आवंटित अतिरिक्त भूमि कार्गो के हैंडलिंग और भंडारण के लिए इस्तेमाल किया जा सकता है और इसलिए वीपीटी द्वारा मांगे गए वाणिज्यिक किराए के बजाय औद्योगिक दर लागू किया जाना चाहिए।

इस प्रकार, भूमि के इस हद तक वीएसपीएल और वीपीटी के बीच विवाद प्रतीत होता है, लाइसेंस समझौते के प्रावधानों और लीज एग्रीमेंट जो वीएसपीएल और वीपीटी के बीच दर्ज हुआ है से हुए, इस संबंध में, जैसा कि पहले कहा गया है, यह प्राधिकरण बताना चाहेगी कि लाइसेंस समझौते / लीज एग्रीमेंट संबंधित पोर्ट ट्रस्ट वीओटी ऑपरेटर संग/ व्यक्तिगत पट्टेदार संग / लाइसेंसधारी संग के द्वारा दर्ज किए गए हैं। इसलिए, यह प्राधिकरण, संबंधित लाइसेंसधारियों के लाइसेंस समझौते / लीज एग्रीमेंट्स के मामले में हस्तक्षेप करना पसंद नहीं करता है, जो संबंधित पोर्ट ट्रस्ट द्वारा वीओटी ऑपरेटर / व्यक्तिगत पट्टेदार के साथ दर्ज किए गए हैं। वीएसपीएल द्वारा अनुमानित पट्टे पर किराया वर्तमान टैरिफ चक्र के लिए माना जाता है। यह किसी भी तरह से नहीं समझा जाना चाहिए कि यह प्राधिकरण वीएसपीएल को आवंटित अतिरिक्त भूमि के लिए यूनिट दर के संबंध में संबंधित पक्षों के संबंधित विवादों से सहमत या असहमत है।

यदि टैरिफ चक्र के दौरान किसी भी समय पर, वीएसपीएल द्वारा भूमि के इस पार्सल पर वीपीटी द्वारा भुगतान की गई लीज किराया की वास्तविक इकाई दर अनुमान में माना गया किराया से अधिक है, तो वीएसपीएल को इस प्राधिकरण के पास, संसोधन के लिए आने की अनुमति है, यदि वह उस हद तक चाहती है

इमारत के लिए, वीएसपीएल द्वारा 2017-18 से 2019 -20 के प्रत्येक वर्ष के लिए रु.7.56 लाख प्रतिवर्ष के पट्टे का किराया वीएसपीएल द्वारा अनुमानित माना जाता है।

- (xix). वर्ष 2016-17 के लिए बीमा लागत रु.68.14 लाख में दर्ज की गई है। वर्ष 2017-18 के लिए बीमा प्रीमियम रु.70.32 लाख अनुमानित है जो बीमा पॉलिसियों की प्रतियों के साथ प्रमाणित है। अगले दो वर्षों के लिए बीमा प्रीमियम अर्थात् 2018-19 और 2019-20 का अनुमान क्रमशः 2% वार्षिक वृद्धि के आवेदन के अनुसार रु.71.72 लाख और रु.73.16 लाख अनुमानित है। पिछले टैरिफ संशोधन के दौरान भी, वीएसपीएल ने उसी दृष्टिकोण का पालन किया था और स्पष्ट किया था कि इस मद में अनुमानित वृद्धि बीमा की कुल ब्लॉक के लिए प्रस्तावित वृद्धि पर

बीमा को कवर करना है। वर्ष 2016-17 के लिए टर्मिनल की प्रतिस्थापन लागत के मूल्यांकन के संबंध में एक विशिष्ट प्रश्न के लिए बीमा का अनुमान लगाने के लिए मूल्य में कमी के बजाय, वीएसपीएल ने स्पष्ट किया है कि लाइसेंस अनुबंध के प्रावधानों के अनुसार प्रतिस्थापन लागत पर बीमा किया गया है और दावे का दावा करते हुए बीमा के तहत क्लेम के नुकसान से बचने के लिए है। अनुमानित बीमा लागत का अनुमान निजी परिसंपत्तियों के अन्य मामलों के टैरिफ निर्धारण में अनुमत संपत्तियों के कुल ब्लॉक के 0.50% से कम पाया गया है। इसलिए, वीएसपीएल द्वारा अनुमानित बीमा लागत किसी भी संशोधन के बिना माना जाता है।

- (xx). अन्य खर्चों में जल प्रभार, जल आपूर्ति प्रभार, सर्वेक्षण प्रभार, स्टीवेडोरिंग शुल्क, सुरक्षा व्यय, रेलवे स्टाफ प्रभार, सीमा शुल्क प्रबंधन शुल्क, वैगनों के नुकसान आदि के प्रभार शामिल हैं। ट्रेफिक अनुमानों के साथ सर्वेक्षण शुल्क और स्टीवेडोरिंग शुल्क भिन्न होने का अनुमान है और इस सिर्रे के नीचे की अन्य चीजों का शुल्क ट्रेफिक के साथ अलग-अलग होने का अनुमान नहीं है।

वर्ष 2016-17 में रेलवे कर्मचारियों की वास्तविक लागत ₹.81.71 लाख हो गई है। इसके विपरीत, वीएसपीएल ने 12 महीने के लिए प्रति माह 600,000 रुपये का अनुमान लगाया है अर्थात् वर्ष 2017-18 के लिए ₹.72 लाख प्रति वर्ष और 2018-19 और 2019-20 के वर्षों के लिए प्रति वर्ष 2% तक बढ़ोतरी। वीएसपीएल द्वारा प्रस्तुत अनुमान के आधार पर भरोसा किया जा सकता है। वीएसपीएल ने रेलवे साइडिंग प्रभारों के लिए किसी भी कीमत का अनुमान नहीं लगाया है क्योंकि इसमें रेलवे साइडिंग, प्रशासन और रखरखाव शुल्क के मौजूदा टैरिफ को हटाने का प्रस्ताव है।

वर्ष 2016-17 में जल प्रभार और पानी की आपूर्ति की वास्तविक लागत ₹.74.42 लाख हो गई है। इसके विपरीत, वीएसपीएल ने वर्ष 2017-18 के लिए यह ₹.54.08 लाख पर अनुमान लगाया है और 2018-19 और 2019-20 के वर्षों के लिए 2% प्रतिवर्ष बढ़ेगा। वर्ष 2017-18 के लिए स्टीवेडोरिंग शुल्क के अनुमान भी वर्ष 2016-17 और बाद के वर्षों के लिए 2018-19 के लिए की गई वास्तविकताओं की तुलना में कम पाया गया है और 2019-20 को 2017-18 के अनुमान के अनुसार 2% प्रति वर्ष बढ़ा दिया गया है। इस लागत वस्तु में कमी के कारण अस्पष्टीकृत रहता है। 2017-18 से 2019-20 के वर्षों के लिए वीएसपीएल द्वारा प्रस्तुत अनुमान के आधार पर भरोसा किया जा सकता है। सर्वेक्षण शुल्क के संबंध में, वर्ष 2017-18 के लिए वीएसपीएल का अनुमान 2016-17 के वास्तविक अनुमानों से मामूली कम पाया गया है। 2018-19 और 2019-20 के बाद के दो वर्षों के लिए, इस मद का अनुमान लगाया गया है कि 2017-18 के अनुमान के अनुसार 2% वार्षिक वृद्धि लागू हो सकती है, जिसे स्वीकार किया जाता है।

वर्ष 2017-18 के वर्षों के लिए वैगन लोडिंग के लिए श्रम की प्रत्यक्ष लागत का आकलन करने के लिए, वीएसपीएल ने पिछले तीन वर्षों के वास्तविक व्यय का औसत, 2014-15 से 2016-17 तक बेस के रूप में ले लिया है और इसे 2% बढ़ा दिया है। बाद के वर्षों 2018-19 और 2019-20 के लिए, वीएसपीएल ने पिछले साल के अनुमान के मुकाबले 2% वार्षिक वृद्धि लागू करने का अनुमान लगाया है। सामान्यतः जैसा कि पहले कहा गया है, पिछले साल के वास्तविक व्यय को अगले तीन वर्षों के भावी अनुमानों के आधार के रूप में लिया जाता है जो लागू वार्षिक वृद्धि के अधीन होता है। वर्ष 2017-18 के अनुमान के आधार पर आधार के रूप में वर्ष 2016-17 का वास्तविक व्यय और 2% वृद्धि लागू करने के लिए, वीएसपीएल के अनुमानों की तुलना में अधिक है। ऐसा होने के कारण, वैगन लोडिंग के लिए श्रम की प्रत्यक्ष लागत का अनुमान वीएसपीएल द्वारा अनुमानित माना जाता है।

अन्य खर्चों के तहत अन्य लागतों के संबंध में, जैसा कि कस्टम मैनिंग प्रभार, वीएसपीएल ने वर्ष 2017-18 में ₹.90.18 लाख का अनुमान लगाया है। यह कहना उपयुक्त है कि यह व्यय 2014-2016 से 2016-17 तक वीएसपीएल द्वारा उपलब्ध कराए गए खर्चों को तोड़ने के अनुसार शून्य के रूप में दर्ज किया गया है। वीएसपीएल द्वारा बनाई गई प्रस्तुतियाँ से, ऐसा लगता है कि ये शुल्क 2014-15 से 2016-17 के लिए मुकदमेबाजी के अधीन हैं। हालांकि, वीएसपीएल ने अनुमान लगाया है कि वर्ष 2017-18 के लिए ₹.90.17 लाख पर सीमा शुल्क मैनिंग शुल्क लगाया गया है। अगले दो वर्षों में, यह आइटम प्रति वर्ष 2% बढ़ा है। वीएसपीएल ने वीएसपीएल को 22 जून 2017 के सीमा शुल्क मांग नोट की एक प्रति सुसज्जित किया है, जिसके अनुसार अप्रैल 2017 से सितंबर 2017 की अवधि के लिए वीएसपीएल द्वारा देय लागत वसूली शुल्क ₹.47.13 लाख है। यदि पूर्ण वर्ष के लिए प्रमोटेड हो तो यह ₹.94.26 लाख के लिए आता है। वीएसपीएल ने वर्ष 2017-18 के लिए ₹.90.18 लाख का विचार किया है जिसे माना जा सकता है। अगले दो वर्षों में 2018-19 और 2019-20 के लिए, वीएसपीएल ने वीएसपीएल द्वारा प्रस्तुत सीमा शुल्क

की मांग नोट के आधार पर रु.94.26 लाख के प्रत्याशित आंकड़े पर 2% वार्षिक वृद्धि पर विचार किया है। वीएसपीएल द्वारा प्रस्तुत दस्तावेजी सबूत पर भरोसा करते हुए, यह प्राधिकरण खर्च के इस मद पर विचार करता है जैसा कि वीएसपीएल द्वारा अनुमानित है। यदि वास्तविक मूल्य के अनुमानों की समीक्षा करते समय अगले टैरिफ संशोधन के समय में यह पाया जाता है कि इस मद के तहत अनुमत अनुमान वीएसपीएल द्वारा नहीं लिया गया है, तो वर्तमान अभ्यास में अनुमत व्यय समायोजित किया जा जायेगा, यानी अगली टैरिफ संशोधन में रद्द कर दिया जायेगा।

(xxi). वीएसपीएल ने प्रबंधन और प्रशासनिक ओवरहेड्स (एमजीओ) का अनुमान लगाया है रु.1073.94 लाख पर वर्ष 2017-18 के लिए। यह विस्तृत कार्य से देखा जाता है कि वीएसपीएल ने इस मद के तहत सभी मदों के लिए वर्ष 2016-17 के लिए रिपोर्ट किए गए वास्तविकों पर 2% वार्षिक वृद्धि लागू की है। हालांकि, एक आइटम की लिए एक भूल देखी गयी है, इस कड़ी में यानी कार्यालय रखरखाव लागत, यह सही किया जा चुका है। वर्ष 2017-18 के लिए संशोधित एमजीओ रु.1078.63 लाख के लिए है जबकि वीएसपीएल द्वारा अनुमानित रु.1073.94 लाख है। बाद के दो सालों के लिए, वीएसपीएल द्वारा वार्षिक वृद्धि की गणना 2% वार्षिक है जिसे संशोधित एमजीओ पर विचार किया जाता है।

(xxii). सुश्री पोर्टिया मैनेजमेंट सर्विसेज (पीएमएस) को वीएसपीएल द्वारा दिए गए तकनीकी सेवा शुल्क के लिए दिए गए उपचार को पिछले शुल्कदर चक्र में प्रदर्शन का विश्लेषण करते हुए समझाया गया है। पिछले वास्तविक के लिए माना जाने वाला वार्षिक परिशोधन राशि, भविष्य की अवधि के अनुमानों के लिए भी कायम रखा गया है।

(xxiii). 2005 के टैरिफ दिशानिर्देशों की धारा 2.7.1 में निजी टर्मिनलों के मामले में, कंपनी अधिनियम, 1956 के अनुसार अपनाए गए जीवन मानकों के साथ सीधे रेखा के तरीके पर मूल्यहास या रियायत समझौते में निर्धारित जीवन मानदंडों के आधार पर जो भी अधिक हो उसकी अनुमति दी जानी चाहिए। वीएसपीएल ने पुष्टि की है कि इसके द्वारा की गई अवमूल्यन 2005 के टैरिफ दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 के अनुरूप है। इसमें आगे कहा गया है कि वित्तीय वर्ष 2016-17 से कंपनी अधिनियम, 2013 के अनुसार वीएसपीएल के अनुसरण भारतीय एसएपीएल के अनुसार परिसंपत्तियों के वर्गीकरण में बदलाव आया है। 2016-17 के ऑडिट किए गए वित्तीय मामलों में लाइसेंस की अवधि के दौरान परिरक्षण के लिए परियोजना बर्थ और प्लांट एंड इक्विपमेंट को अमूर्त संपत्ति के रूप में वर्गीकृत किया गया है। जैसा कि पहले कहा गया है, वीएसपीएल ने कहा है कि लागत वक्तव्य में मूल्यहास का मूल्य संपत्ति के उपयोगी जीवन (संयंत्र और मशीनरी) पर आधारित है जबकि वित्तीय के अनुसार मूल्यहास शेष लाइसेंस अवधि पर आधारित होती है।

अग्रिम शुल्क के संबंध में, पहले प्राधिकरण द्वारा पारित किए गए आदेशों को पहले सामान्य संशोधन में लागू किए गए दृष्टिकोण के अनुसार परियोजना की अवधि के दौरान अग्रिम शुल्क के परिशोधन के मद्देनजर मूल्यहास के आंकड़ों में वीएसपीएल ने उपयुक्त समायोजन किया है। जैसा कि पहले कहा गया है, वर्तमान संशोधन में, वीएसपीएल ने जलग्रीवा/घाट को गहरा करने के लिए किए गए रु.16.08 करोड़ के पूंजीगत व्यय को अनुमति देने के लिए दोहराया है और वीएसपीएल द्वारा वर्ष 2009 में पूंजीकृत किया गया था, जो कि 20 जून 2015 के पूरक लाइसेंस समझौते को मुख्य लाइसेंस समझौते के लिए वीएसपीएल और वीपीटी के बीच दर्ज किया गया है और इसलिए इस मद को फिर से विचार करने के लिए इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है। पिछली अवधि के विश्लेषण में बताए गए कारणों के लिए, इस मद के लिए मूल्यहास, वर्तमान टैरिफ चक्र में नहीं माना जाता है। इस पूंजीगत व्यय पर शुद्ध अचल संपत्ति पर वापसी को 2017-18 से 2019-20 के वर्षों के लिए भी बाहर रखा गया है।

जैसा कि पहले कहा गया है, समाहित क्षति की लागत पर मूल्यहास वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए मूल्यहास के अनुमान में माना जाता है। इसके साथ ही, पिछली अवधि के लिए किए गए दृष्टिकोण के साथ लाइन में वापसी के लिए निर्बाध भाग के रूप में माना जाता है।

(xxiv). पिछली अवधि के लिए किए गए कार्यों के लिए अग्रिम शुल्क और प्रारंभिक व्यय का परिशोधन 2017-18 से 2019-20 के प्रत्येक वर्ष के लिए रु.33.10 लाख में माना जाता है। हालांकि वीएसपीएल ने वापसी शुल्क की गणना के लिए नियोजित पूंजी से अग्रिम शुल्क और प्रारंभिक व्यय के नैट ब्लॉक को बाहर कर दिया है, हमारे विश्लेषण के उद्देश्य के

लिए, वापसी शुल्क की अनुमति के लिए नियोजित पूंजी के हिस्से के रूप में अग्रिम शुल्क और प्रारंभिक व्यय को नहीं लिखी गई हद तक लिया जाता है।

(xxv). वीएसपीएल द्वारा अनुमानित नियोजित पूंजी रु.19527.28 लाख, रु.17973.19 लाख और रु.16443.98 लाख है जो 2017-18 से 2019-20 के लिए है। नियोजित पूंजी में निवल फिक्स्ड एसेट्स और वर्किंग कैपिटल में शामिल का निम्नलिखित पैराग्राफ में विश्लेषण किया गया है:

(अ) वीएसपीएल ने बर्थ सुपर संरचना और घाट को मजबूत बनाने के लिए वर्ष 2017-18 में रु.498.40 लाख के सकल ब्लॉक के अतिरिक्त अनुमान लगाया है। संशोधित प्रस्ताव में 2018-19 से 2019-20 के वर्षों में सकल ब्लॉक के लिए कोई अन्य परिवर्धन नहीं है। वीएसपीएल ने यह सुनिश्चित किया है कि बर्थ मजबूत बनाने के लिए कैपेक्स -16.10 मीटर तक बर्थ मोर्चों को गहरा बनाने में सक्षम है। वीएसपीएल ने पुष्टि की है कि उसने ईक्यू 9 बर्थ को मजबूत करने के लिए पहले ही 4.28 करोड़ रुपये खर्च किए हैं और शेष काम प्रगति पर है। वीपीटी ने पुष्टि की है कि सकल ब्लॉक के लिए प्रस्तावित परिवर्धन उचित है। उपरोक्त स्थिति को देखते हुए, वीएसपीएल द्वारा प्रस्तावित निवेश को माना जाता है। वीएसपीएल ने पुष्टि की है कि कैथस बर्थ मजबूत बनाने की दिशा में -16.10 मीटर तक बर्थ मोर्चों को गहरा करने में सक्षम है। इसलिए, मूल्यांकन क्षमता में परिवर्तन नहीं होगा।

(आ). कार्यशील पूंजी का विश्लेषण नीचे किया गया है:

- (i). वीएसपीएल ने विविध ऋण के रूप में, दो महीने की अनुमानित परिचालन आय को, 2017-18 से 2019-20 के वर्षों के लिए अनुपालन किया है। यह टैरिफ दिशा निर्देशों 2005 में निहित प्रावधानों के अनुरूप नहीं है, क्योंकि इस प्रकार के विविध ऋणदाता शून्य माने हैं।
- (ii). 30 सितंबर 2008 को इस प्राधिकरण द्वारा दिए गए आदेशों के अनुसार 2005 के दिशानिर्देशों को परिशोधित करना, लाइसेंस समझौते के प्रावधानों से प्रवाहित होने वाले कुछ खर्चों के पूर्व भुगतान को विविध ऋणदाताओं के रूप में माना जा सकता है जैसा कि पिछले समय के विश्लेषण में विश्लेषित किया गया है, वीएसपीएल के मामले में, यह पाया गया है कि लाइसेंस समझौते से बहने वाली वस्तुओं में से कोई भी विविध देनदार के रूप में विचार करने के लिए अर्हता प्राप्त नहीं करता है।
- (iii). वीएसपीएल ने 2017-18 से 2019-20 के वर्षों के लिए ईंधन को छोड़कर स्टोर्स की वार्षिक खपत पर विचार किया है और 50% माना है, यानी ईंधन को छोड़कर वर्ष 2016-17 के लिए छह महीने के लिए वास्तविक पुर्जों की खपत। मौजूदा परिसंपत्ति की गणना में वर्तमान संपत्ति की गणना टैरिफ दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रावधानों के अनुरूप है। वीएसपीएल द्वारा प्रस्तुत आंकड़े किसी भी संशोधन के बिना माने जाते हैं।
- (iv). वीएसपीएल के पिछले टैरिफ संशोधन के दौरान, किए गए नकदी शेष की गणना एक महीने के कैश ऑपरेटिंग खर्च, ओवरहेड्स सहित पर की गई है।
- (v). वीएसपीएल ने वर्ष 2016-17 के लिए वार्षिक खातों के अनुसार वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए वर्तमान देनदारियों को दीर्घकालिक ऋण की वर्तमान परिपक्वता के बहिष्करण के अधीन अपनाने के लिए माना है। वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए वर्तमान देयता को वर्ष 2016-17 के लिए पिछली अवधि के विश्लेषण के लिए माना जाने वाला स्तर माना जाता है, जो कि वीएसपीएल द्वारा किए गए दृष्टिकोण के अनुसार होता है जो वीएसपीएल के आखिरी समय के टैरिफ संशोधन के दौरान किए गए दृष्टिकोण के अनुरूप है।
- (vi). उपरोक्त विश्लेषण के आधार पर, कार्यशील पूंजी एक नकारात्मक आंकड़े के परिणाम के रूप में आई। कार्यशील पूंजी नकारात्मक है, इसलिए इसे शून्य के रूप में लिया गया है।
- (इ). प्रारंभिक व्यय और अग्रिम शुल्क का अप्रमाणित भाग और बिना निष्कासित किए गए क्षतिपूर्ति वाले पूंजी के हिस्से का हिस्सा होता है और जिस पर रिटर्न अनुमत है जैसा कि पहले कहा गया है।

- (ई). उपर्युक्त संशोधन के अधीन, 2017-18 से 2019-20 के वर्षों के लिए कार्यरत पूंजी, जिसमें संपत्तियों का केवल नेट ब्लॉक शामिल है, क्रमशः रु.18378.08 लाख, रु.16758.63 लाख और रु.15163.38 लाख, जो रु.19527.27 लाख, रु.17973.19 लाख और रु.16443.99 लाख के मुकाबले है, वीएसपीएल द्वारा का विचार किया गया है।
- (xxvi). टर्मिनल की मौजूदा क्षमता 7.7 एमटीपीए पर दर्ज की गई है। वीएसपीएल ने सभी तीन वर्षों के लिए 7.7 एमटीपीए जारी रखने के लिए दो बर्थ की क्षमता का मूल्यांकन किया है। वीपीटी ने कहा है कि वीएसपीएल के एसओआर के पिछले संशोधन के दौरान मूल्यांकन किया जाने वाली क्षमता 31 मार्च 2017 को वीएसपीएल द्वारा 7.70 एमटीपीए थी। वीपीटी ने यह भी कहा है कि चालू टैरिफ चक्र में ऑपरेटर द्वारा क्षमता बढ़ाने के लिए कोई महत्वपूर्ण निवेश प्रस्तावित नहीं किया गया है। इसलिए, वीएसपीएल द्वारा विचार किए जाने पर क्षमता 7.7 एमटीपीए में मानी जाती है। वीएसपीएल द्वारा उपलब्ध कराई गई इष्टतम क्षमता के आधार पर, श्रुपट अनुमानित कार्यों के लिए क्षमता उपयोग, क्रमशः 2017-18 से 2019-20 के वर्षों के लिए 81%, 82% और 84% हो सकता है। चूंकि क्षमता उपयोग 60% से अधिक है, इसलिए सभी तीन वर्षों के लिए नियोजित अनुमानित पूंजी पर पूर्ण वापसी 16% मार्च 2005 के टैरिफ दिशानिर्देशों के प्रावधानों के अनुसार माना जाता है।
- (xxvii). लाइसेंस समझौते में कहा गया है कि लाइसेंस अवधि समाप्त होने पर, वीएसपीएल पूरी सुविधा और सेवाओं को वीपीटी को अनुमानित परियोजना लागत के रु.40 लाख प्रति बर्थ के भुगतान के लिए ट्रांसफर करने के लिए उत्तरदायी होगा जिसका मतलब है कि दो बर्थों के लिए रु.80 लाख। वीएसपीएल ने प्रोजेक्ट के अंत में रु.4.32 लाख प्रति वर्ष के प्राप्य वार्षिक टर्मिनल मान का क्रेडिट वापस माना है, जो पिछले टैरिफ ऑर्डर में किए गए दृष्टिकोण के अनुसार संशोधित है। परियोजना के अंत में प्राप्य टर्म टर्मिनल मूल्य परियोजना के जीवन में पिछले टैरिफ संशोधन अभ्यास में और अन्य निजी टर्मिनलों के मामलों में लागू दृष्टिकोण के अनुसार 12% की दर से वार्षिक है।
- (xxviii). वीएसपीएल ने दो गतिविधियों के लिए लागत विवरण प्रस्तुत किए हैं, अर्थात् कार्गो संबंधित और पोत संबंधित इन दो गतिविधियों के बीच खर्च के आवंटन का आधार अंतिम टैरिफ संशोधन में किए गए दृष्टिकोण के अनुरूप है जो इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकार किया गया था। इसलिए, कहा गया आवंटन वर्तमान अभ्यास में भी माना जाता है।
- कार्गो हैंडलिंग गतिविधि के तहत उप-गतिविधि लागत बयानों के संबंध में, वीएसपीएल ने कार्गो हैंडलिंग गतिविधि के तहत उप-गतिविधियां वीएमएचएस हैंडलिंग और परंपरागत कार्गो हैंडलिंग के लिए लागत वक्तव्य प्रस्तुत किया है, कार्गो हैंडलिंग गतिविधि के तहत जो पिछले टैरिफ संशोधन में अपनाया गया दृष्टिकोण के अनुरूप है, जिसे इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकार किया गया था। वीएसपीएल ने पुष्टि की है कि दो उप गतिविधियों के बीच नियोजित व्यय और पूंजी के आवंटन का आधार मई 2015 के अंतिम टैरिफ संशोधन आदेश के अनुरूप है। खर्च के आवंटन का आधार और उपर्युक्त वर्णित वीएसपीएल द्वारा नियोजित पूंजी का आधार दो उप गतिविधियों पर भरोसा कर रहे हैं। हमारे द्वारा तैयार किए गए लागत वक्तव्य में, संशोधित व्यय और नियोजित पूंजी दो उप गतिविधियों के बीच आवंटित की जाती हैं, जो कि वीएसपीएल द्वारा अपनाये अनुपात को बनाए रखते हैं। प्रस्तावित राजस्व में रेलवे साइडिंग प्रशासन और रखरखाव प्रभागों का राजस्व प्रस्तावित दरों पर विचार किया गया है। वीएसपीएल ने कहा है कि किसी भी उपयोगकर्ता से कहा गया टैरिफ नहीं लिया जा सकता है और इसलिए इसे वापस लेने का प्रस्ताव है। इसलिए, वीएसपीएल ने प्रस्तावित एसओआर से मौजूदा टैरिफ को हटाने का प्रस्ताव दिया है। हालांकि, यह देखा गया है कि लागत वक्तव्य में वीएसपीएल ने रेलवे साइडिंग और रखरखाव के प्रभागों से अनुमान लगाया है कि रु.160 लाख, रु.163 लाख और रु.166 लाख से 2017-18 से 2019-20 के वर्षों के लिए मौजूदा रु.3.20 प्रति टन पर अनुमानित आय होगी। व्यय पक्ष पर, वीएसपीएल ने रेलवे साइडिंग के लिए खर्च नहीं माना है। ऐसा होने के नाते, कार्गो हैंडलिंग सेवाओं से वीएसपीएल द्वारा अनुमानित आय को, वीएसपीएल द्वारा विचाराधीन रेलवे साइडिंग प्रशासन और रखरखाव शुल्क से आय की सीमा तक संचालित किया जाता है।
- (xxix). मौजूदा टैरिफ में वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए समेकित लागत विवरण और मुख्य गतिविधि-वार लागत विवरण और उप-गतिविधि के अनुसार लागत विवरण, अर्थात् मई 2015 के आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों के अनुसार उपरोक्त विश्लेषण के साथ लाइन संशोधित हैं संशोधित लागत बयान संलग्न -II (ए) से (ई) के रूप में संलग्न हैं। टैरिफ के मौजूदा स्तर पर वित्तीय / लागत बयानों में प्रकट परिणामों की सारांशित स्थिति अर्थात् मई 2015 के आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरे नीचे सारणीबद्ध हैं:

(रु. लाख में)

क्रम संख्या	विवरण	परिचालन आय (रु. लाख में)				शुद्ध अधिवेश (+) / डेफिसिट (-) (रु. लाख में)				परिचालन आय का% के रूप में शुद्ध अधिवेश (+) / डेफिसिट (-)			
		2017-18	2018-19	2019-20	कुल	2017-18	2018-19	2019-20	Total	2017-18	2018-19	2019-20	औसत
1.	एक पूरे के रूप में वीएसपीएल	12854.75	13111.84	13371.21	39337.79	-575.92	-363.48	-134.58	-1073.99	-4.48%	-2.77%	-1.01%	-2.73%
2.	पोत संबंधित	1396.55	1424.48	1452.56	4273.59	-232.40	-138.02	-47.42	-417.84	-16.64%	-9.69%	-3.26%	-9.78%
3.	कार्गो संबंधित	11458.20	11687.36	11918.65	35064.21	-343.53	-225.46	-87.16	-656.15	-3.00%	-1.93%	-0.73%	-1.87%
	(ए)बीएमएचएस	3300.00	3366.00	3433.50	10099.50	-1047.00	-944.36	-830.33	-2821.69	-31.73%	-28.06%	-24.18%	-27.94%
	(बी) कार्गो के पारंपरिक संभाषण	8158.20	8321.36	8485.15	24964.71	703.57	718.99	743.17	2165.54	8.62%	8.64%	8.76%	8.67%

मई 2015 के आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों पर 2017-18 से 2019-20 की अवधि के लिए उपरोक्त तालिका में 2.73% की औसत घाटा दर्शाता है।

कार्गो हैंडलिंग गतिविधि वर्ष 2017-18 से 2019-20 के वर्षों के लिए 1.87% की औसत घाटे को दर्शाती है और जहाज संबंधी गतिविधि 2017-18 से 2019-20 की अवधि के लिए 9.78% की औसत घाटे को दर्शाती है। वीएसपीएल के मूल्यों की स्केल की वैधता का विस्तार करते हुए यह प्राधिकरण यह मानता है कि यदि 1 अप्रैल 2017 के बाद की अवधि के लिए स्वीकार्य लागत और स्वीकार्य वापसी से अधिशेष और अधिक है, तो यह निर्धारित किए जाने के लिए टैरिफ में पूरी तरह से पूरा हो जाएगा। यह सारांशित स्थिति से देखा जा सकता है कि, 2017-18 में रु.575.92 लाख के समग्र घाटे को दर्शाता है और इसलिए एसओआर के विस्तार के दौरान अधिशेष के समायोजन का सवाल उठता नहीं है।

लागत वक्तव्य में परिलक्षित घाटे की स्थिति को देखते हुए टैरिफ में वृद्धि देने का मामला है। वीएसपीएल द्वारा विभिन्न मर्दों में प्रस्तावित वृद्धि / कमी की नीचे चर्चा की गई है:

(अ) बर्थ किराया शुल्क:

मूल प्रस्ताव में वीएसपीएल ने बैथ किराया प्रभारों में यथास्थिति बनाए रखा था। संशोधित प्रस्ताव में, वीएसपीएल ने बर्थ किराया प्रभार में 25% की वृद्धि का प्रस्ताव रखा है, अर्थात् यूएसडी 0.0072 से यूएसडी 0.0090 तक की औसत घाटे को ध्यान में रखते हुए 30% की खपत वक्तव्य में प्रतिबिंबित किया गया है जो जहाज संबंधी संबंधित गतिविधि के लिए तैयार किया गया, अर्थात् बर्थ किराये की सेवाओं के लिए।

यह देखा गया है कि उपरोक्त तालिका से पोत संबंधी गतिविधि 2017-18 से 2019-20 के वर्षों के लिए 9.78% की औसत घाटे को दर्शाती है और पूर्ण रूप से इस अवधि के लिए कुल घाटा रु.418.07 लाख पर आ गया है। आदेश प्रभावी होने पर, यह मार्च 2018 के आसपास हो सकता है। ऐसा इसलिए है कि अगर रु.418.07 लाख का कुल घाटा, बर्थ किराया शुल्क से अनुमानित राजस्व में फैलता है, तो वर्ष 2017-18 में 1 माह, यानी, 2017-18 और 2018-19 और 2019-20 में मार्च 2018, टैरिफ में वृद्धि की आवश्यकता 13.96% आती है, इसके विपरीत, वीएसपीएल ने बैथ किराया प्रभार में 25% की वृद्धि का प्रस्ताव किया है। हालांकि, टैरिफ से अनुमानित अतिरिक्त राजस्व पर विचार करने के बाद भी विश्लेषण में लाया गया कार्गो हैंडलिंग गतिविधि में वीएसपीएल द्वारा मांगी गई एक टैरिफ मद को हटाने के बाद भी पूरे टर्मिनल के लिए रु.32.85 लाख का मामूली घाटा बना हुआ है, यह प्राधिकरण बर्थ किराया प्रभारों में 15% टैरिफ वृद्धि देने का निर्णय करता है ताकि लागत का ब्यौरा में परिलक्षित पूरे घाटे को कार्गो हैंडलिंग गतिविधि में प्रस्तावित टैरिफ वृद्धि / कमी से अतिरिक्त आय के प्रभाव पर विचार करने के बाद कवर किया जा रहा है।

तटीय पोत के सम्बन्ध में, वीएसपीएल द्वारा प्रस्तावित वृद्धि में 84.5% तक आती है, क्योंकि विदेशी जहाज पर 25% वृद्धि प्रस्तावित है। यह प्रस्तावित दर पर पहुंचने के लिए विदेशी जहाज के लिए प्रस्तावित दर पर

1 यूएस डॉलर = रु.64.18 की प्रचलित विनिमय दर लागू करने और 60% रियायत लागू करने के कारण दिखाई देता है। जहाजरानी मंत्रालय द्वारा जारी प्रचलित तटीय रियायत नीति, दर पैमाने के प्रत्येक सामान्य संशोधन के समय विनिमय दर के संदर्भ में तटीय पोत दरों की पुनर्रचना की अनुमति नहीं देती है। खंड 6.1.2 जो 2005 के टैरिफ दिशानिर्देशों के अनुसार दरों के स्केल के प्रत्येक सामान्य संशोधन के समय विनिमय दर के संदर्भ में तटीय पोत दरों की पुनर्रचना की अनुमति नहीं है। ऐसा होने के कारण, तटीय पोत की दर को मौजूदा दर से 15% वृद्धि लागू करने के लिए निर्धारित किया गया है। विदेशी और तटीय दोनों जहाजों के लिए न्यूनतम बर्थ किराया शुल्क में वीएसपीएल द्वारा प्रस्तावित 25% वृद्धि के मुकाबले, न्यूनतम बर्थ किराया शुल्क में 15% की वृद्धि को बर्थ किराया प्रभागों के लिए माना जाता है।

बर्थ किराया में दी गई 15% की वृद्धि पर, अतिरिक्त राजस्व की उस अवधि के लिए अर्जित होने की संभावना है, अर्थात् मार्च 2018 तक 31 मार्च 2020 तक रु.450.73 लाख होगा।।

(आ) कार्गो हैंडलिंग गतिविधि:

कार्गो हैंडलिंग गतिविधि वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए 1.87% की औसत घाटे को दर्शाती है। पूर्ण रूप से, तीन वर्षों के लिए कुल घाटा रु.655.91 लाख है यदि कहा गया घाटा 2017-18 के एक महीने के लिए बढ़ गया है, यानी मार्च 2018 और 2018-19 और 2019-2000, औसत घाटा 2.67% होगा। घाट दर पर कुछ कार्गो आइटम्स, तट निपटन प्रभार और धूल दमन प्रभागों को छोड़कर वीएसपीएल द्वारा कोई वृद्धि नहीं प्रस्तावित की गई है।

बल्क मटेरियल हैंडलिंग सर्विसेज (बीएमएचएस) के संबंध में, बीएमएचएस के लिए मौजूदा दर सात घटकों दरों को कवर करने के लिए, जैसे एचएमसी, मोबाइल हॉपर, कन्वेयर और स्टैकर्स, रिक्लेमिंग और वैगन लोडिंग, चलित इलेक्ट्रॉनिक वजनीकरण, सैंपलिंग सिस्टम और अन्य सेवाओं में रु.159.50 प्रति मीट्रिक टन। वीएसपीएल ने रु.159.50 प्रति टन में यथास्थिति बनाए रखने का प्रस्ताव किया है। बीएमएचएस की सभी एकीकृत टर्मिनल सेवाओं का लाभ उठाए जाने पर मौजूदा एसओआर भी रु.150 प्रति टन की एक समेकित दर प्रदान करता है, जो इसे घटाकर प्रति टन रु.140 रूपए करने का प्रस्ताव है। यहाँ यह कहना प्रासंगिक है कि बीएमएचएस गतिविधि के लिए लागत वक्तव्य 2017-18 से 2019-20 के वर्षों के लिए 27.94% का औसत घाटा दर्शाता है और पूर्ण रूप से कुल अवधि में रु.2821.69 लाख कुल घाटा है। इसलिए, सामान्य परिस्थितियों में इस टैरिफ मद में वृद्धि होनी चाहिए थी। लेकिन, क्योंकि वीएसपीएल ने बीएमएचएस के समेकित दर में कमी की मांग की है, अगर सभी सेवाओं का बाजार में प्रतिस्पर्धा करने के लिए लाभ उठाने के लिए और बीएमएचएस के उच्च उपयोग सुनिश्चित करने के लिए, समेकित दर में प्रस्तावित कमी को मंजूरी दी जाती है।

उपरोक्त के अलावा, वीएसपीएल ने एक नये टैरिफ आइटम का प्रस्ताव किया है, अर्थात्, तिरपाल कवरेज रु.5 पीएमटी बीएमएचएस की सारी मात्रा के लिए और 60% मात्रा (बीएमएचएस मात्रा को छोड़कर), जहां ग्राहकों द्वारा तट संचलन वाली सेवाओं का लाभ उठाया जाएगा। वीएसपीएल ने स्पष्ट किया है कि वीपीटी परिपत्र के अनुसार, रु.5 पीएमटी का तिरपाल कवरेज, अनुमान के मुताबिक है। प्रस्तावित नए टैरिफ मदों पर किसी भी उपयोगकर्ता/उपयोगकर्ता एसोसिएशन से कोई प्रतिकूल टिप्पणी नहीं हुई इस प्राधिकरण ने वीपीटी के प्रस्तावित प्रस्ताव पर इसको आधारित किया था जिसमें स्टीवेटोरस / हैंडलिंग एजेंटों और वीओटी ऑपरेटरों द्वारा रु.5 प्रति टन की स्वीकृति दे दी गई थी, जो वीपीटी द्वारा, बंदरगाह के आसपास, जो सभी धूलित आयात और निर्यात कार्गो को तिरपाल कवरेज करने के लिए, आदेश संख्या टीएमपी /34/2016-वीपीटी दिनांक 3 फरवरी 2017 में प्राधिकृत किये गए थे। वीएसपीएल ने अब अपने एसओआर में इस टैरिफ आइटम को वर्णित करने का प्रस्ताव किया है। इसलिए, प्रस्तावित टैरिफ आइटम को मंजूरी दे जाती है।

जैसा कि पहले कहा गया है, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित मौजूदा एसओआर, 15 मई 2015 के आदेश के अनुसार, अनुसूची सं 4.6 पर, रेलवे साइडिंग प्रशासन और रखरखाव के लिए निर्धारित शुल्क रु.3.20/टन पर है। वीएसपीएल ने प्रस्तावित एसओआर को यह कहते हुए कथित आइटम को हटाने का प्रस्ताव दिया है, कि उद्धृत टैरिफ किसी भी उपयोगकर्ता से नहीं लिया जा सकता है और इसलिए इसे वापस लेने का प्रस्ताव है। इसलिए, वीएसपीएल ने प्रस्तावित एसओआर से मौजूदा टैरिफ को हटाने का प्रस्ताव दिया है। प्रस्तावित विलोपन पर किसी भी उपयोगकर्ता / उपयोगकर्ता संघ से कोई प्रतिकूल टिप्पणी नहीं हुई है। इसलिए प्रस्तावित विवरणी में कहा गए टैरिफ आइटम के विलोपन, को मंजूरी दी जाती है।

वीएसपीएल ने सारे बोर्ड में समान वृद्धि की मांग नहीं की है। वीएसपीएल द्वारा मांग में टैरिफ में वृद्धि विभिन्न कार्गो हैंडलिंग सेवाओं के लिए भिन्न होती है। संक्षेप में, कार्गो हैंडलिंग गतिविधि में वीएसपीएल द्वारा प्रस्तावित टैरिफ में वृद्धि / कमी नीचे दी गई है:

(i). निम्नलिखित वस्तुओं के संबंध में घाट-भाड़ा दर में प्रस्तावित वृद्धि:

कार्गो का नाम	वर्तमान दर (रु. प्रति टन)	प्रस्तावित दर (रु. प्रति टन)	% वृद्धि
कोयला	37.00	39.00	5%
एल्यूमिना (थोक)	40.35	45.00	12%
एल्यूमिनियम, एल्यूमिना बोइंगट्स, एल्यूमिना बिलेड्स और एल्यूमिना उत्पाद	24.70	33.00	33%
ब्लास्ट फर्नेस लावा, बेंटोनाइट, डोलोमाइट चिप्स, फ्लाई ऐश और नदी रेत	14.60	19.50	34%
कैल्क्लाइंड पेट्रोलियम कोक	40.35	45.00	12%
चार्ज क्रोम, फेरो मैंगनीज़, फेरो सिलिकॉन सिलिकॉन मैंगनीज़, उच्च कार्बन फेरोक्रॉम, और अन्य अयस्कों का प्रभार	42.60	57.00	34%
उर्वरक	32.50	41.25	27%
ग्रेनाइट ब्लॉक और पत्थर	49.30	55.50	13%
चूना पत्थर	33.65	36.00	7%

(ii). मौजूदा रु.45 / टन से रु.65 / टन तक तट संचलन के शुल्क में प्रस्तावित वृद्धि।

(iii). रु.1.50 / टन से रु.2 / टन तक धूल दमन प्रभार में प्रस्तावित वृद्धि।

(iv). अपने एसओआर में रु.5 / टन पर तिरपाल प्रभार को सम्मिलित करना।

(v). मौजूदा टैरिफ अर्थात् रु.3.20 / टन का साइडिंग और रखरखाव शुल्क वापस लेने का प्रस्ताव है।

(vi). अन्य सभी टैरिफ आइटमों के लिए, वीएसपीएल ने दरें मौजूदा स्केल के साथ जारी रखने का प्रस्ताव रखा है जिसे वीएसपीएल द्वारा जैसा प्रस्तावित किया है, वैसा माना जा सकता है।

(इ) एसपीएल द्वारा, मार्च 2018 से 2017-18 की अवधि के लिए, 2018-19 और 2019-20 तक प्रस्तावित, उपरोक्त टैरिफ वस्तुओं में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित वृद्धि / कमी में अतिरिक्त आय का लगाया अनुमान नीचे दिया गया है:

(रु. लाख में)

विवरण	वीएसपीएल द्वारा प्रस्तावित वृद्धि / कमी और इस प्राधिकरण द्वारा (होनी है) अनुमोदित	अतिरिक्त आय रु. लाखों में
-------	---	------------------------------

तट संचलन प्रभार	रु.45.00 प्रति टन से बढ़ाकर 65.00 रु.पये (44% वृद्धि)	रु.1188.26
वीएमएचएस	वीएमएचएस दर में कमी अगर एकीकृत सेवाओं को से लिया जाता है, रु.150.00 से रु.140.00 प्रति टन (7% कमी),	रु.495.22
रेलवे साइडिंग शुल्क	हटाए गए	रु.342.97
धूल दमन प्रणाली	रु.1.50 प्रति टन से बढ़ाकर रु.2.00 प्रति टन (33% की वृद्धि)	रु.65.78
घाट-भाड़ा	ऊपर दिए गए कुछ कार्यों वस्तुओं के लिए प्रस्तावित वृद्धि	रु.207.39
उपरोक्त मदों के लिए कार्गो हैंडलिंग गतिविधि से कुल अतिरिक्त आय (ए)		रु.623.26
बर्थ किराया प्रभार	0.0072 यूएस डॉलर से बढ़ाकर 0.0082 यूएस डॉलर (13.96% वृद्धि) (बी)	रु.417.88
कुल (ए + बी)		रु.1041.14

इस प्रकार, उपरोक्त तालिका से, यह देखा जा सकता है कि 2017-18 से 2019-20 के तीन वर्षों की अवधि के लिए रु.1073.99 लाख की कुल घाटे के मुकाबले उपरोक्त टैरिफ आइटम से अतिरिक्त आय रु.1073.99 लाख होगी जिसमें से रु.623.26 लाख, समाप्त करने सहित कार्गो हैंडलिंग सेवाओं में प्रस्तावित वृद्धि / कमी से और रु.417.88 लाख, बर्थिंग सेवाओं की बढ़ोतरी से है।

(xxx). जनरल 13 और 14 के तहत प्रस्तावित नोटों को पोत के वर्गीकरण से संबंधित पोत के लिए शुल्क के वर्गीकरण से संबंधित और पोत संबंधित प्रभारों और रियायती तटीय दरों के लिए मानदंड अंगीकरण के आदेश सं टीएमपी / 53/2015-वीओसीपीटी दिनांक 26 नवंबर 2015 और 10 जून 2016 के संशोधन आदेश के अनुरूप नहीं पाए गए हैं। इस नोट को संशोधित किया गया है उक्त अंगीकरण के आदेश के अनुसार नहीं हैं। कहे गए नोट्स को सामान्य अभिग्रहण आदेशों के अनुरूप संशोधित किया गया है।

(xxxi). इस प्राधिकरण ने एमओएस लेटर सं पीडी/ 14033/101/2015-पीडी.वी दिनांक 3 फरवरी 2016 के अनुसरण में एक सामान्य आदेश सं टीएमपी/14/2016-एम्आईएससी दिनांक 9 फरवरी 2016 को पारित कर, एक नोट निर्धारित किया गया है कि क्रमशः बंदरगाहों और निर्यातकों / आयातकों को नियमित समय से परे बंदरगाह सेवाओं का उपयोग करने के लिए प्रोत्साहित करते हैं, कार्गो और जहाजों से संबंधित सेवाओं के लिए कम शुल्क लगाया जाएगा साथ ही साथ नियमित घंटों के बाद प्रदान की जाने वाली सेवाओं के लिए पोर्ट शुल्क में विशेष छूट की पेशकश की जाएगी। 2005 के टैरिफ दिशानिर्देशों के तहत शासित, सभी प्रमुख पोर्ट ट्रस्ट और बीओटी ऑपरेटरों को उनके एसओआर तदनुसार संशोधित करने के लिए निर्देशित किया गया है। जब वीएसपीएल को यह बताया गया कि प्रस्तावित एसओआर ने इस नोट को शामिल नहीं किया है, तो वीएसपीएल ने कहा है कि टर्मिनल पर परिचालन 24x7 के आधार पर किया जाता है और नियमित घंटों की कोई अवधारणा नहीं है। वीएसपीएल ने कहा है कि इस प्राधिकरण द्वारा हाल ही में संशोधित वीसीटीपीएल के एसओआर में, इस प्राधिकरण द्वारा इस शर्त को निर्धारित नहीं किया गया है। वीसीटीपीएल के सम्बन्ध में, वीएसपीएल द्वारा उठाए गए पॉइंट की अलग से जांच की गई। चूंकि यह नोट 3 फरवरी 2016 के एमओएस के पत्र के अनुसरण में है, वहीं वीएसपीएल के एसओआर में शामिल किया गया है।

(xxxii). टैरिफ दिशानिर्देशों 2005 के खंड 4.2.2 में विज्ञापन मूल्यानुसार अधिकतम 5 वर्षों के मूल्यों को समाप्त करने के लिए कहा है। हालांकि, वीएसपीएल ने बिजली के सामान और मशीनरी के लिए विज्ञापन मूल्य के आधार पर घाट दरें प्रस्तावित की हैं। वीएसपीएल को हैंडलिंग की लागत और विशेष देखभाल के आधार पर इलेक्ट्रिकल सामान और मशीनरी के लिए यूनिट रेट प्रस्तावित करना है, यदि कोई कतिथ कार्गो का संचालन करते समय लिया जाना है। जवाब में, वीएसपीएल ने कहा है, कि ये दो माल दुर्लभ वस्तु हैं, और आम तौर पर इसका संचालन नहीं किया जाता है। इसलिए संभालने की लागत और अन्य कारकों को ध्यान में रखा जाना चाहिए, जो कि समय-समय पर अनुभव से प्राप्त होगा। वीएसपीएल ने वर्तमान के लिए विज्ञापन-व्यय दर जारी रखने के लिए अनुरोध किया है। इलेक्ट्रिकल सामान और मशीनरी के लिए विज्ञापन मूल्य के आधार पर प्रस्तावित घाट दर पर किसी भी उपयोगकर्ता / उपयोगकर्ता एसोसिएशन से कोई प्रतिकूल टिप्पणी नहीं हुई है। इसलिए बिजली के सामान और मशीनरी के लिए विज्ञापन मूल्य के आधार पर प्रस्तावित घाट दर, स्वीकृत जाती है।

- (xxxiii). वीओटी ऑपरेटरों के लिए लागू 2005 के टैरिफ दिशानिर्देश तीन साल के टैरिफ वैधता चक्र के लिए निर्धारित हैं। चूंकि इस विक्षेपण के उद्देश्य के लिए विचारित वित्तीय स्थिति केवल 31 मार्च 2020 तक है, इसलिए वीएसपीएल के संशोधित स्केल की वैधता 31 मार्च 2020 तक निर्धारित की गई है।
- (xxxiv). वीएसपीएल के मौजूदा एसओआर की वैधता बढ़ा दी गई है और वीएसपीएल के मौजूदा एसओआर के विस्तार की वैधता 30 जून 2017 तक की गई है या संशोधित एसओआर लागू होने वाली तारीख, जो भी पहले हो। भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से, 30 दिनों की समाप्ति के बाद, मंजूरी दे दी गई संशोधित स्केल दरें लागू हो जाएंगी। संशोधित एसओआर प्रभावी होने तक वीएसपीएल के मौजूदा एसओआर को बढ़ा दिया गया माना जाता है।
- (xxxv). 2005 के दिशानिर्देशों की धारा 3.3.1 के अनुसार, वीएसपीएल के पास, इस प्राधिकरण से आदेश की समीक्षा करने के लिए, इसके गजट में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों के भीतर, रिकॉर्ड रिकॉर्ड की स्पष्ट त्रुटियों की सीमा तक का विकल्प है। अगर किसी भी रिकॉर्ड की स्पष्ट त्रुटि पर या किसी अन्य उचित तर्कसंगत कारणों के लिए, वीएसपीएल राजपत्र में आदेश के अधिसूचना के 30 दिनों के भीतर पर्याप्त औचित्य / तर्क देने के लिए समीक्षा के लिए इस प्राधिकरण से संपर्क कर सकता है।

17.1. परिणाम स्वरूप और ऊपर दिए गए कारणों के आधार, और सामूहिक दिमाग लगाने के बाद, इस प्राधिकरण ने वीएसपीएल के संशोधित स्केल को अनुमोदित किया है जो अनुलग्नक- III के रूप में जुड़ा हुआ है।

17.2. यदि इस प्राधिकरण को, निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान, किसी भी समय पता चलता है कि वास्तविक स्थिति, अनुमानित अनुमानों से काफी भिन्न है या यहां स्वीकार किए गए मान्यताओं से विचलन है, तो, वीएसपीएल को आगे, इस प्राधिकरण को अनुसूची के पहले अपने टैरिफ में संशोधन प्रस्ताव प्रस्तुत करने की आवश्यकता होगी, जिससे इस तरह की विविधताओं के कारण अर्जित लाभ को, संशोधित टैरिफ दिशानिर्देशों में, निर्धारण कर, लाभ को बंद करना होगा।

17.3. इस संबंध में, वीएसपीएल को उस ही ही प्रारूप में एक वर्ष के प्रत्येक तिमाही के पूरा होने के 15 दिनों के भीतर वास्तविक भौतिक और वित्तीय प्रदर्शन की एक रिपोर्ट प्रस्तुत करने का अनुरोध किया जाता है, जिसमें टैरिफ प्रस्तावों के लिए लागत का विवरण दर्ज किया जाता है। रिपोर्ट, अनुमानों से भिन्नता के कारणों के साथ, वर्तमान चलित टैरिफ निर्धारण पर आधारित होनी चाहिए। यदि (+)/(-) 20% वास्तविक और अनुमानों के बीच, लगातार दो तिमाही अवधि के बीच देखा जाता है, तो यह प्राधिकरण संबंधित ऑपरेटर को अपने प्रस्तावित अनुसूचित समीक्षा के लिए अपना प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए कहेगा। यदि वीएसपीएल इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित समय सीमा के भीतर एक टैरिफ प्रस्ताव दर्ज करने में विफल रहता है, तो यह प्राधिकरण टैरिफ की समीक्षा करने के लिए स्वप्रेरणा से आगे बढ़ेगा।

टी. एस. बालासुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
[विज्ञापन-III / 4 / असाधारण / 452 / 17]

अनुलग्नक- I

वाईजेग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड

(रुपये लाख में)

समेकित आय और लागत का विवरण संपूर्ण टर्मिनल के लिए वास्तविक और अनुमानों की तुलना में

क्रम स.	विवरण	टीएसपी द्वारा 15 मई 2015 के आदेश के अनुसार अनुमानित अनुमान			कुल	वास्तविक			कुल	% बदलाव
		2014-15	2015-16	2016-17		2014-15	2015-16	2016-17		
	यातायात (लाख टन में)	5350000	6425000	7023250	18798250	5188617	4525387	6326717	16040721	-14.67%
	क्षमता	7700000	7700000	7700000	23100000	7700000	7700000	7700000	23100000	
I	कुल परिचालन आय									
	(i) पोत संबंधित आय	307.60	1116.91	1528.66	2953.16	464.30	1104.32	1729.76	3298.39	11.69%
	(ii) कार्गो संबंधित आय	8454.55	10963.22	12504.30	31922.07	11010.88	9459.31	11636.71	32106.90	0.58%
	कुल - I	8762.15	12080.13	14032.96	34875.23	11475.19	10563.63	13366.47	35405.29	1.52%

II	संचालन लागत (मूल्यहास को छोड़कर)									
	(i) ऑपरेटिंग और डायरेक्ट श्रम	233.48	301.85	352.93	888.26	228.18	335.35	410.23	973.75	
	(ii) रखरखाव श्रम	453.95	481.19	510.06	1445.21	467.02	473.86	524.99	1465.87	
	(iii) उपकरण चलाने की लागत	1404.21	1600.95	1762.99	4768.15	1736.69	1558.56	1206.92	4502.16	
	(iv) रखरखाव निस्तारण	43.83	46.46	49.25	139.53	53.98	0.00	13.50	67.48	
	(v) रॉयल्टी / राजस्व हिस्सेदारी	278.06	333.02	365.25	976.33	293.60	351.71	519.57	1164.88	
	(vi) उपकरण किराया	2461.26	3046.56	3502.30	9010.13	3060.30	3558.14	3899.82	10518.27	
	(vii) रियायत समझौते के अनुसार देय लीज किराया	197.97	200.61	203.31	601.89	72.71	73.40	342.06	488.16	
	(viii) बीमा	47.46	50.31	53.33	151.10	55.25	63.89	68.14	187.27	
	(ix) अन्य खर्च	420.33	463.40	502.65	1386.39	616.98	475.06	519.66	1611.70	
	(x) तकनीकी सेवा शुल्क	12.16	12.16	12.16	36.48	12.16	12.16	12.16	36.48	
	कुल - II	5552.72	6536.52	7314.23	19403.47	6596.85	6902.14	7517.04	21016.02	8.31%
III	मूल्यहास	1261.42	1386.57	1612.49	4260.48	1368.21	1411.78	1467.77	4247.75	-0.30%
IV	ओवरहेड्स									
	(i) प्रबंधन और प्रशासन ओवरहेड्स	878.22	930.91	986.77	2795.90	920.08	922.91	1079.73	2922.72	
	(ii) प्रारंभिक खर्च और अग्रिम भुगतान राइट ऑफ	33.10	33.10	33.10	99.31	33.10	33.10	33.10	99.31	
	कुल- IV	911.32	964.02	1019.87	2895.21	953.18	956.02	1112.83	3022.03	4.38%
V	परिचालन अधिशेष / (घाटे) (I) - (II) - (III) - (IV)	1036.68	3193.02	4086.36	8316.07	2556.95	1293.69	3268.83	7119.48	-14.39%
VI	वित्त और विविध आय (एफएमआई)									
	(i) रियायती टर्मिनल मूल्य प्राप्य एलए के अनुसार	4.32	4.83	5.41	14.56	4.32	4.83	5.41	14.56	
	(ii) अन्य	0.00	0.00	0.00	0.00				0.00	
	कुल एफएमआई	4.32	4.83	5.41	14.56	4.32	4.83	5.41	14.56	
VII	वित्त और विविध खर्च (एफएमई)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
VIII	एफएमआई कम एफएमई (VI) - (VII)	4.32	4.83	5.41	14.56	4.32	4.83	5.41	14.56	0.00%
IX	अधिशेष ब्याज और कर से पहले (V) + (VIII)	1,041.00	3,197.86	4,091.78	8,330.63	2,561.27	1,298.52	3,274.24	7,134.04	- 14.36%
X	नियोजित पूंजी	19621.95	21403.85	24554.60	21860.13	19543.77	19801.05	18421.57	19255.46	- 11.92%
XI	आरओसीई - अधिकतम स्वीकार्य	3,139.51	3,424.62	3,928.74	10,492.86	3,127.00	3,168.17	2,947.45	9,242.62	
XII	क्षमता का उपयोग	69%	83%	91%		67%	59%	82%		

XIII	आरओसीई	3,139.51	3,424.62	3,928.74	10,492.86	3,127.00	3,168.17	2,947.45	9,242.62	-
										11.92%
XIV	शुद्ध अधिशेष / (घाटे) (IX) - (XIII)	(2,098.52)	(226.76)	163.04	(2,162.23)	(565.73)	(1,869.65)	326.79	(2,108.58)	-2.48%
XV	ऑपरेटिंग आय का % के रूप में शुद्ध अधिशेष / (घाटे) (XIV/I)	-23.95%	-1.88%	1.16%	-6.20%	-4.93%	-17.70%	2.44%	-5.96%	
XIV	ऑपरेटिंग आय का % के रूप में औसत शुद्ध अधिशेष / (घाटे)	-8.22%				-6.73%				

अनुलग्नक - II (ब)

बाईजिंग सीपोर्ट ग्राहवेट लिमिटेड - स्केल ऑफ़ रेड्स का सामान्य संशोधन

(लाख रु. पये में)

समेकित आय और लागत का विवरण संपूर्ण टर्मिनल के लिए

क्रम सं.	विवरण	वास्तविक				बीएसपीएल द्वारा दिए गए टेरिफ के मौजूदा स्तर पर अनुमान				टीएएमपी द्वारा संशोधित टेरिफ के मौजूदा स्तर पर अनुमान			
		2014-15	2015-16	2016-17	Total	2017-18	2018-19	2019-20	Total	2017-18	2018-19	2019-20	कुल
	वातावात (लाख टन में)	5188617	4525387	6326717	16040721	6200000	6324000	6449000	18973000	6200000	6324000	6449000	18973000
	क्षमता (टन में)	7700000	7700000	7700000		7700000	7700000	7700000		7700000	7700000	7700000	
I	कुल परिचालन आय												
	(i) पोत संबंधित आय	464.30	1104.32	1729.76	3298.39	1393.28	1421.15	1449.17	4263.60	1396.55	1424.48	1452.56	4273.59
	(ii) कार्गो संबंधित आय	11010.88	9459.31	11636.71	32106.90	11458.20	11687.36	11918.65	35064.21	11458.20	11687.36	11918.65	35064.21
	कुल - I	11475.19	10563.63	13366.47	35405.29	12851.48	13108.51	13367.81	39327.81	12854.75	13111.84	13371.21	39337.79
II	संचालन लागत (मूल्यह्रास को छोड़कर)												
	(i) ऑपरेटिंग और डायरेक्ट श्रम	228.18	335.35	410.23	973.75	474.11	490.86	508.17	1473.13	467.12	490.86	508.17	1466.15
	(ii) रखरखाव श्रम	467.02	473.86	524.99	1465.87	569.65	581.04	592.66	1743.36	569.65	581.04	592.66	1743.36
	(iii) उपकरण चलाने की लागत	1736.65	1558.56	1206.92	4502.16	1700.67	1751.13	1803.13	5254.92	1648.78	1707.38	1768.37	5124.53
	(iv) रखरखाव निस्तारण	53.98	0.00	13.50	67.48	101.69	103.72	105.79	311.20	50.84	51.86	52.90	155.60
	(v) रॉयल्टी / राजस्व हिस्सेदारी	293.60	351.71	519.57	1164.88	469.48	478.87	488.32	1436.66	469.89	479.29	488.76	1437.94
	(vi) उपकरण किराया	3060.30	3558.14	3899.82	10518.27	4079.36	4236.32	4398.20	12713.88	4080.38	4237.39	4399.31	12717.08
	(vii) रियायत समझौते के अनुसार देय लीज किराया	72.71	73.40	342.06	488.16	133.24	134.59	135.96	403.80	133.24	134.59	135.96	403.80
	(viii) बीमा	55.25	63.89	68.14	187.27	70.32	71.72	73.16	215.20	70.32	71.72	73.16	215.20
	(ix) अन्य खर्च	616.98	475.06	519.66	1611.70	526.40	537.58	548.99	1612.97	526.40	537.58	548.99	1612.97
	(x) तकनीकी सेवा शुल्क	12.16	12.16	12.16	36.48	12.16	12.16	12.16	36.48	12.16	12.16	12.16	36.48
	कुल - II	6596.85	6902.14	7517.04	21016.02	8137.06	8397.99	8666.54	25201.60	8028.79	8303.87	8580.44	24913.10
III	मूल्यह्रास	1368.21	1411.78	1467.77	4247.75	1582.11	1577.65	1553.45	4713.22	1517.03	1512.57	1488.17	4517.78
IV	ओवरहेड्स												
	(i) प्रबंधन और प्रशासन ओवरहेड्स	920.08	922.91	1079.73	2922.72	1073.94	1095.91	1118.33	3288.17	1078.63	1100.70	1123.22	3302.55
	(ii) प्रारंभिक खर्च और अग्रिम भुगतान राइट ऑफ	33.10	33.10	33.10	99.31	33.10	33.10	33.10	99.31	33.10	33.10	33.10	99.31

	कुल - IV	953.18	956.02	1112.83	3022.03	1107.04	1129.01	1151.43	3387.49	1111.74	1133.80	1156.32	3401.86
V	परिचालन अधिशेष / (घाटे) (I) - (II) - (III) - (IV)	2,556.95	1,293.69	3,268.83	7,119.48	2,025.27	2,003.86	1,996.38	6,025.50	2,197.19	2,161.59	2,146.28	6,505.06
VI	वित्त और विविध आय (एफएमआई)												
	(i) रियायती टर्मिनल मूल्य प्राप्त्य एलए के अनुसार	4.32	4.83	5.41	14.56	4.32	4.32	4.32	12.95	6.06	6.79	7.61	20.46
	कुल एफएमआई	4.32	4.83	5.41	14.56	4.32	4.32	4.32	12.95	6.06	6.79	7.61	20.46
VII	वित्त और विविध खर्च (एफएमई)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VIII	एफएमआई कम एफएमई (VI) - (VII)	4.32	4.83	5.41	14.56	4.32	4.32	4.32	12.95	6.06	6.79	7.61	20.46
IX	अधिशेष ब्याज और कर से पहले (V) + (VIII)	2,561.27	1,298.52	3,274.24	7,134.04	2,029.58	2,008.17	2,000.70	6,038.45	2,203.25	2,168.38	2,153.88	6,525.52
X	नियोजित पूंजी	19543.77	19801.05	18421.57	19255.46	19527.27	17973.19	16443.99	17981.49	17369.84	15824.17	14302.90	15832.30
XI	आरओसीई - अधिकतम स्वीकार्य 16%	3127.00	3168.17	2947.45	9242.62	3124.36	2875.71	2631.04	8631.11	2779.17	2531.87	2288.46	7599.51
XII	क्षमता का उपयोग	67%	59%	82%		80.52%	82.13%	83.75%		81%	82%	84%	
XIII	आरओसीई विचार किया गया	3127.00	3168.17	2947.45	9242.62	3124.36	2875.71	2631.04	8631.11	2779.17	2531.87	2288.46	7599.51
XIV	शुद्ध अधिशेष / (घाटे) (IX) - (XIII)	(565.73)	(1,869.65)	326.79	(2,108.58)	(1,094.78)	(867.54)	(630.34)	(2,592.66)	(575.92)	(363.48)	(134.58)	(1,073.99)
XV	बीएसपीएल द्वारा 2014-15 से 2016-17 वर्षों के शुद्ध घाटे के 50% का समायोजन					(535.02)	(535.02)	(535.02)	(1,605.05)	0.00	0.00	0.00	0.00
XVI	शुद्ध अधिशेष/घाटा पिछले घाटे के समायोजन के बाद (XIV) - (XV)					(1,629.80)	(1,402.56)	(1,165.35)	(4,197.71)	(575.92)	(363.48)	(134.58)	(1,073.99)
XVII	ऑपरेटिंग आय का % के रूप में शुद्ध अधिशेष / (घाटे) (XVI/II)	-4.93%	-17.70%	2.44%	-5.96%	-13%	-11%	-9%	-11%	-4.48%	-2.77%	-1.01%	
XVIII	ऑपरेटिंग आय का % के रूप में औसत शुद्ध अधिशेष / (घाटे)		-6.73%				-10.70%				-2.73%		

अनुलग्नक - II (व)

वाईजेन सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड - स्केल ऑफ़ रेड्स का सामान्य संशोधन

(रु.पये लाख में)

लागत का विवरण कार्गो हैंडलिंग गतिविधि का									
क्रम स.	विवरण	बीएसपीएल द्वारा दिए गए टैरिफ के मौजूदा स्तर पर अनुमान				टीएमपी द्वारा संशोधित टैरिफ के मौजूदा स्तर पर अनुमान			
	यातायात (टन में)	6200000	6324000	6449000	18973000	6200000	6324000	6449000	18973000
I	कुल परिचालन आय								
	(i) कार्गो संबंधित आय	11458.20	11687.36	11918.65	35064.21	11458.20	11687.36	11918.65	35064.21
	कुल - I	11458.20	11687.36	11918.65	35064.21	11458.20	11687.36	11918.65	35064.21
II	संचालन लागत (मूल्यहास को छोड़कर)								
	(i) ऑपरेटिंग और डायरेक्ट श्रम	474.11	490.86	508.17	1473.13	467.12	490.86	508.17	1466.15
	(ii) रखरखाव श्रम	569.65	581.04	592.66	1743.36	569.65	581.04	592.66	1743.36
	(iii) उपकरण चलाने की लागत	1700.67	1751.13	1803.13	5254.92	1648.78	1707.38	1768.37	5124.53
	(iv) रखरखाव निस्तारण	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(v) रॉयल्टी / राजस्व हिस्सेदारी	290.98	296.80	302.67	890.45	290.98	296.80	302.67	890.45
	(vi) उपकरण किराया	4079.36	4236.32	4398.20	12713.88	4080.38	4237.39	4399.31	12717.08
	(vii) रियायत समझौते के अनुसार देय लीज किराया	133.24	134.59	135.96	403.80	133.24	134.59	135.96	403.80
	(viii) बीमा	48.08	48.94	49.85	146.87	48.08	48.94	49.84	146.87
	अन्य खर्च	526.40	537.58	548.99	1612.97	526.40	537.58	548.99	1612.97
	(x) तकनीकी सेवा शुल्क	12.16	12.16	12.16	36.48	12.16	12.16	12.16	36.48

	कुल - II	7834.65	8089.43	8351.78	24275.86	7776.80	8046.74	8318.14	24141.68
III	मूल्यहास	1103.84	1101.58	1075.10	3280.51	1103.84	1101.58	1075.10	3280.51
IV	ओवरहेड्स								
	(i) प्रबंधन और प्रशासन ओवरहेड्स	957.51	977.10	997.09	2931.70	961.45	981.12	1001.20	2943.77
	(ii) प्रारंभिक खर्च और अग्रिम भुगतान राइट ऑफ	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	कुल - IV	957.51	977.10	997.09	2931.70	961.45	981.12	1001.20	2943.77
V	परिचालन अधिशेष / (घाटे) (I) - (II) - (III) - (IV)	1,562.21	1,519.27	1,494.67	4,576.15	1,616.12	1,557.93	1,524.22	4,698.26
VI	वित्त और विविध आय (एफएमआई)								
	(i) रियायती टर्मिनल मूल्य प्राप्य एलए के अनुसार	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(ii) अन्य	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	कुल एफएमआई	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VII	वित्त और विविध खर्च (एफएमई)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VIII	एफएमआई कम एफएमई (VI) - (VII)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
IX	अधिशेष व्याज और कर से पहले (V) + (VIII)	1,562.21	1,519.27	1,494.67	4,576.15	1,616.12	1,557.93	1,524.22	4,698.26
X	नियोजित पूंजी	13352.44	12264.69	11204.45	12273.86	12247.77	11146.19	10071.10	11155.02
XI	आरओसीई - अधिकतम स्वीकार्य	2136.39	1962.35	1792.71	5891.45	1959.64	1783.39	1611.38	5354.41
XII	क्षमता का उपयोग	81%	82%	84%	82%	81%	82%	84%	82%
XIII	आरओसीई क्षमता उपयोग के लिए समायोजित	2136.39	1962.35	1792.71	5891.45	1959.64	1783.39	1611.38	5354.41
XIV	शुद्ध अधिशेष / (घाटे) (IX) - (XIII)	(574.18)	(443.09)	(298.04)	(1,315.31)	(343.53)	(225.46)	(87.16)	(656.15)
XV	ऑपरेटिंग आय का % के रूप में शुद्ध अधिशेष (XIV//I)	-5%	-4%	-3%		-3.00%	-1.93%	-0.73%	
XVI	ऑपरेटिंग आय का % के रूप में औसत शुद्ध अधिशेष /(घाटे)		-4%			-1.87%			

अनुलग्नक - II (ब)

पोत संबंधित आय और लागत विवरण

(रु.पये लाख में)

लागत विवरण पोत संबंधी गतिविधि के लिए

क्रम सं.	विवरण	बीएसपीएल द्वारा दिए गए टैरिफ के मीजूवा स्तर पर अनुमान				टीएएमपी द्वारा संशोधित टैरिफ के मीजूवा स्तर पर अनुमान			
		2017-18	2018-19	2019-20	Total	2017-18	2018-19	2019-20	कुल
I	कुल परिचालन आय								
	(i) पोत संबंधित आय	1393.28	1421.15	1449.17	4263.60	1396.55	1424.48	1452.56	4273.59
	कुल - I	1393.28	1421.15	1449.17	4263.60	1396.55	1424.48	1452.56	4273.59
II	संचालन लागत (मूल्यहास को छोड़कर)								
	(i) ऑपरेटिंग और डायरेक्ट श्रम	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(ii) रखरखाव श्रम	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) उपकरण चलाने की लागत	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) रखरखाव निस्तारण	101.69	103.72	105.79	311.20	50.84	51.86	52.90	155.60
	(v) रॉयल्टी / राजस्व हिस्सेदारी	178.49	182.06	185.65	546.21	178.91	182.49	186.09	547.49
	(vi) उपकरण किराया	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vii) रियायत समझौते के अनुसार देय लीज किराया	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(viii) बीमा	22.24	22.78	23.31	68.33	22.24	22.78	23.31	68.33
	(ix) अन्य खर्च	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(x) तकनीकी सेवा शुल्क	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	कुल - II	302.41	308.56	314.76	925.74	251.99	257.13	262.30	771.42
III	मूल्यहास	478.28	476.08	478.36	1432.71	413.20	411.00	413.08	1237.27
IV	ओवरहेड्स								
	(i) प्रबंधन और प्रशासन ओवरहेड्स	116.43	118.81	121.24	356.48	117.18	119.58	122.02	358.78
	(ii) प्रारंभिक खर्च और अग्रिम भुगतान राइट ऑफ	33.10	33.10	33.10	99.31	33.10	33.10	33.10	99.31
	कुल - IV	149.53	151.92	154.34	455.79	150.29	152.69	155.12	458.10
V	परिचालन अधिशेष / (घाटे) (I) - (II) -	463.06	484.59	501.71	1,449.36	581.07	603.66	622.06	1,806.80

अनुलग्नक - II (द)

(रु.पये लाख में))

[illegible]

VIII	एफएमआई कम एफएमई (VI) - (VII)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
IX	अधिशेष ब्याज और कर से पहले (V) + (VIII)	72.88	63.93	67.67	204.49	103.57	87.18	85.69
X	नियोजित पूंजी	7839.65	7094.07	6369.47	7101.06	7191.06	6447.11	5725.18
XI	आरओसीई - अधिकतम स्वीकार्य	1254.34	1135.05	1019.12	3408.51	1150.57	1031.54	916.03
XII	क्षमता का उपयोग	81%	82%	84%		81%	82%	84%
XIII	आरओसीई क्षमता उपयोग के लिए समायोजित	1254.34	1135.05	1019.12	3408.51	1150.57	1031.54	916.03
XIV	शुद्ध अधिशेष / (घाटे) (IX) - (XIII)	(1,181.46)	(1,071.12)	(951.44)	(3,204.02)	(1,047.00)	(944.36)	(830.33)
XV	ऑपरेटिंग आय का % के रूप में शुद्ध अधिशेष (XIV/I)	-36%	-32%	-28%		-31.73%	-28.06%	-24.18%
XVI	ऑपरेटिंग आय का % के रूप में औसत शुद्ध अधिशेष / (घाटे)	-32%				-27.94%		

बनूलग्रक - II (इ)

वाईजेम सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड - स्केल ऑफ़ रेड्स का सामान्य संगोहन

(रु. पये लाख में)

लागत विवरण उप-गतिविधि के लिए -भारपरिक कार्यों ईडलिंग

क्रम सं.	विवरण	बीएसपीएल द्वारा दिए गए टैरिफ के मौजूदा स्तर पर अनुमान				टीएएमपी द्वारा संगोहित टैरिफ के मौजूदा स्तर पर अनुमान			
		2017-18	2018-19	2019-20	Total	2017-18	2018-19	2019-20	कुल
I	कुल परिचालन आय								
	(a) संचलन शुल्क	8,158.20	8,321.36	8,485.15	24,964.71	8,158.20	8,321.36	8,485.15	24,964.71
	(b) घाट कर								
	(c) भंडारण विलंब शुल्क और अन्य सहित								
	(d) धूल दमन								
	(e) वजन प्रभार								
	अन्य								
	कुल - I	8158.20	8321.36	8485.15	24964.71	8158.20	8321.36	8485.15	24964.71
II	संचालन लागत (मूल्यहास को छोड़कर)								
	(i) ऑपरेटिंग और डायरेक्ट श्रम	293.33	301.92	310.71	905.96	289.00	301.92	310.71	901.64
	(ii) रखरखाव श्रम	60.44	58.91	51.97	171.32	60.44	58.91	51.97	171.32
	(iii) उपकरण चलाने की लागत	739.09	765.02	791.63	2295.73	716.54	745.91	776.37	2238.81
	(iv) रखरखाव निस्तारण	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(v) रायल्टी / राजस्व हिस्सेदारी	186.70	190.43	194.17	571.30	186.70	190.43	194.17	571.30
	(vi) उपकरण किराया	3,955.38	4,106.76	4,262.78	12324.92	3,956.37	4,107.79	4,263.86	12328.02
	(vii) रियायत समझौते के अनुसार देय लीज किराया	66.62	67.30	67.98	201.90	66.62	67.30	67.98	201.90
	(viii) बीमा	17.69	18.39	18.69	54.77	17.69	18.39	18.68	54.77
	(ix) अन्य खर्च	339.61	346.83	354.13	1040.57	339.61	346.83	354.13	1040.57
	(x) तकनीकी सेवा शुल्क	6.08	6.08	6.08	18.24	6.08	6.08	6.08	18.24
	कुल - II	5664.94	5861.64	6058.13	17584.70	5639.06	5843.56	6043.94	17526.56
III	मूल्यहास	358.06	357.63	353.17	1068.85	358.06	357.63	353.17	1068.85
IV	ओवरहेड्स								
	(i) प्रबंधन और प्रशासन ओवरहेड्स	645.88	646.77	646.85	1939.50	648.54	649.43	649.51	1947.49
	(ii) प्रारंभिक खर्च और अग्रिम मुगतान राइट ऑफ								
	कुल - IV	645.88	646.77	646.85	1939.50	648.54	649.43	649.51	1947.49
V	परिचालन अधिशेष / (घाटे) (I) - (II) - (III) - (IV)	1,489.33	1,455.33	1,427.00	4,371.66	1,512.55	1,470.74	1,438.52	4,421.81
VI	वित्त और विविध आय (एफएमआई)								
	(i) रियायती टर्मिनल मूल्य प्राप्ति एलए के अनुसार	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(ii) अन्य	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	कुल एफएमआई	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VII	वित्त और विविध खर्च (एफएमई)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VIII	एफएमआई कम एफएमई (VI) - (VII)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
IX	अधिशेष ब्याज और कर से पहले (V) + (VIII)	1,489.33	1,455.33	1,427.00	4,371.66	1,512.55	1,470.74	1,438.52	4,421.81
X	नियोजित पूंजी	5512.79	5170.63	4834.98	5172.80	5056.71	4699.08	4345.91	4700.57
XI	आरओसीई - अधिकतम स्वीकार्य	882.05	827.30	773.60	2482.94	809.07	751.85	695.35	2256.27
XII	क्षमता का उपयोग								
XIII	आरओसीई क्षमता उपयोग के लिए समायोजित	882.05	827.30	773.60	2482.94	809.07	751.85	695.35	2256.27
XIV	शुद्ध अधिशेष / (घाटे) (IX) - (XIII)	607.28	628.03	653.40	1,888.71	703.57	718.99	743.17	2165.54
XV	ऑपरेटिंग आय का % के रूप में शुद्ध अधिशेष (XIV/I)	7.44%	7.55%	7.70%		8.62%	8.64%	8.76%	

XVI	ऑपरेटिंग आय का % के रूप में औसत शुद्ध अधिशेष / (घाटे)	8%		8.67%	
-----	---	----	--	-------	--

अनुलग्नक - III

वाइजेग बंदरगाह प्राइवेट लिमिटेड

दर की स्केल

अनुभाग - 1

1.1 परिभाषाएं – सामान्य

दरों के इस स्केल में जब तक संदर्भ के लिए आवश्यक नहीं है, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी:

- (1). "वीपीटी" का मतलब विशाखापट्टनम पोर्ट ट्रस्ट (वीपीटी) है।
- (2). "वीएसपीएल" का अर्थ है वाइजेग बंदरगाह प्राइवेट लिमिटेड, भारत में शामिल कंपनी, इसके उत्तराधिकारी और संपत्ति-भागी।
- (3). "तटीय पोत" का अर्थ किसी विशेष रूप से भारत में किसी भी अन्य बंदरगाह या भारत में किसी भी बंदरगाह या स्थान के बीच व्यापार में कार्यरत किसी भी पोत के पास सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस है।
- (4). "विदेशी जा रहा जहाज" का अर्थ तटीय पोत के अलावा किसी भी जहाज से है।
- (5). "दिन" का मतलब 6.00 ए.एम. से शुरू होने वाली अवधि एक दिन का और 6.00 ए.एम. फिर अगले दिन।
- (6). "किराएदार" का अर्थ वेएसपीएल द्वारा प्रदान किए गए किसी भी उपकरण के सभी उपयोगकर्ता

1.2. सामान्य नियम और शर्तें

- (1). जहाज के सीमा शुल्क या महानिदेशक द्वारा जारी किए गए प्रमाण पत्र द्वारा तैयार किए गए किसी पोत की स्थिति तय करने के लिए प्रासंगिक कारक है कि क्या पोत 'विदेशी जा रहा है' या 'तटीय' है। तटीय यात्राएं करने की अनुमति वाले विदेशी जा रहे जहाजों और उनके द्वारा किए गए कार्गो / कंटेनर भी इस तरह के अनुमोदित यात्राओं के संबंध में रियायत के लिए योग्य होंगे।
- (2). (i). एक सामान्य व्यापार लाइसेंस वाले भारतीय ध्वज के एक विदेशी जहाज पर कस्टम कन्वर्जन ऑर्डर के आधार पर तटीय रन में परिवर्तित हो सकता है।
(ii). विदेशी ध्वज के एक विदेश जाने वाला जहाज, शिपिंग महानिदेशक द्वारा जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय चलाने में परिवर्तित हो सकता है।
(iii). इस तरह के बदलाव के मामले में, जहाजों को तटीय वस्तुओं को लोड करना शुरू होने के समय से लोड पोर्ट द्वारा तटीय दरों पर लगाया जाएगा।
(iv). इस तरह के तटीय दरों के मामले में जहाज तक तटीय कार्गो निर्वहन कार्यों को पूरा करने तक केवल तदनुसार शुल्क लिया जाएगा; इसके तुरंत बाद, निर्गम बंदरगाहों द्वारा विदेशी जाने वाली दरों पर शुल्क लिया जाएगा।
(v). समर्पित भारतीय तटीय जहाजों के लिए जहाजरानी के महानिदेशक से एक तटीय लाइसेंस है, कोई अन्य दस्तावेज तटीय दरों के हकदार होने की आवश्यकता नहीं होगी।
- (3). जहाज के मालिक / स्टीमर एजेंटों पर बर्थ किराया प्रभार लगाया जाएगा। जहां कहीं भी अमेरिकी डॉलर के संदर्भ में दरों को चिह्नित किया गया है, भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक या उसके सहयोगी या किसी अन्य कंपनी द्वारा सूचित बाजार खरीद दर पर अमेरिकी मुद्रा के बराबर भारतीय रुपयों में परिवर्तन के बाद भारतीय मुद्रा में शुल्क वसूल किया जाएगा। अन्य सार्वजनिक क्षेत्र के बैंकों को समय-समय पर निर्दिष्ट किया जा सकता है। पोत सीमा में पोत के प्रवेश के दिन को इस तरह के रूपांतरण के लिए दिन के रूप में माना जाएगा।

- (4). की विनिमय दर की एक नियमित समीक्षा तीस दिनों से अधिक के लिए वीएसपीएल में रहने वाले जहाजों के मामलों में जहाजों के आगमन से तीस दिनों में एक बार किया जाएगा। ऐसे मामलों में बिलिंग का आधार समीक्षा के समय प्रचलित उचित विनिमय दर के संदर्भ में संभावित रूप से बदल जाएगा।
- (5). यदि कोई भी धन वापसीयोग्य रु. 100 / - से कम है तो कोई धनवापसी नहीं की जाएगी। आरोपों के तहत पूरक दावों के लिए यह सीमा भी लागू की जाएगी
- (6). देय राशि की गणना करने के उद्देश्य के लिए, भार द्वारा इकाई 1 टन या 1,000 किलोग्राम होगी, वॉल्यूम मापन द्वारा इकाई 1 घन मीटर होगी और अधिकतम मात्रा में तरल पदार्थ के लिए इकाई 1000 लीटर होगी।
- (7). मात्रा या किसी भी व्यक्तिगत वस्तु की मात्रा के द्वारा सकल वजन या माप की गणना में, 0.5 तक के अंश, 0.5 इकाई के रूप में और 0.5 और उससे अधिक के अंश को एक इकाई के रूप में माना जाएगा, अन्यथा निर्दिष्ट किया गया हो।
- (8). विलंबित भुगतान / रिफंड पर ब्याज
 - (i). उपयोगकर्ता दरों के इस स्केल के तहत किसी भी शुल्क के विलम्बित भुगतान पर दंड संबंधी ब्याज का भुगतान करेगा। ब्याज दर 15.85% होगी।
 - (ii). इसी तरह, वीएसपीएल विलंबित रिफंड पर 15.85% प्रतिवर्ष दंडनीय ब्याज का भुगतान करेगा।
 - (iii). उपयोगकर्ताओं के भुगतान में देरी की गणना, वीएसपीएल द्वारा बिलों को जमा करने की तारीख के केवल 10 दिन बाद से होगी। हालांकि, यह प्रावधान उन मामलों पर लागू नहीं होगा, जहां प्रमुख पोर्ट ट्रस्ट अधिनियम में निर्धारित सेवाओं का लाभ उठाने से पहले भुगतान किया जाना है और / या जहां दरों के इस स्केल में अग्रिम शुल्क का भुगतान किया जाता है।
 - (iv). रिफंड में देरी को सेवाओं की समाप्ति की तारीख के 20 दिन से या उपयोगकर्ताओं से सभी आवश्यक दस्तावेजों के उपलब्ध कराये जाने से गिना जाएगा, जो भी बाद में होगा।
- (9). प्रत्येक शुल्क को संगणित सभी शुल्कों को प्रत्येक बिल के कुल पर अगले उच्च रु.पए में राउंडऑफ कर दिया।
- (10). वीएसपीएल की सीमाओं के भीतर उतरा जाने वाले सभी सामान का आयात आहरण पर मूल्यांकन किया जाएगा और माल को हटा दिए जाने से पहले शुल्क का भुगतान किया जाएगा।
- (11). शिपमेंट के लिए तैयार किए गए सभी सामान का, निर्यात आवेदन पर मूल्यांकन किया जाएगा और माल भेज दिए जाने से पहले शुल्क का भुगतान किया जाएगा।
- (12). (i). सभी तटीय जहाजों के लिए जहाज से संबंधित शुल्क अन्य जहाजों के लिए संबंधित शुल्क के 60% से अधिक नहीं होनी चाहिए।
 (ii). थर्मल कोयला के अलावा सभी तटीय कार्गो के लिए कार्गो संबंधित शुल्क, कच्चे तेल, लौह अयस्क और लोहे की पेलेट सहित पीओएल सामान्य कार्गो संबंधित शुल्कों के 60% से अधिक नहीं होनी चाहिए।
 (iii). कार्गो संबंधित शुल्कों के मामले में, जहाज के किनारों के हस्तांतरण के लिए सभी प्रासंगिक हैंडलिंग शुल्क पर रियायती दरों और घाट सहित भंडारण यार्ड से / के लिए स्थानांतरण करने के लिए लगाया जाना चाहिए।
 (iv). एक विदेशी पोर्ट से कार्गो जो एक भारतीय पोर्ट 'ए' पर पहुंचता है बाद में परिवहन के लिए भारतीय पोर्ट 'बी' तक पहुंचने वाले विदेशी पोर्ट से कार्गो को तटीय यात्रा के लिए रियायत शुल्क लगाया जाएगा। दूसरे शब्दों में, तटीय यात्रा करने की अनुमति वाले जहाजों द्वारा भारतीय बंदरगाहों से कार्गो को रियायत के लिए अर्हता प्राप्त होगी।
- (13). पोत संबंधित प्रभार (वीआरसी) के लिए जहाज के वर्गीकरण की प्रणाली
 - (i). एक सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस वाले भारतीय ध्वज के एक विदेशी जहाज पर सीमा शुल्क रूपांतरण आदेश के आधार पर तटीय चलाने में परिवर्तित हो सकता है। भारतीय पोत में कॉल के पहले बंदरगाह पर सीमा शुल्क रूपांतरण आदेश के आधार पर तटीय चलने वाले इस तरह का पोत किसी भी कस्टम रूपांतरण की आवश्यकता नहीं है, जब तक यह भारतीय तट पर चलता है।

- (ii). एक विदेशी ध्वज के, विदेश जा रहे जहाज, शिपिंग महानिदेशक और कस्टम रूपांतरण आदेश द्वारा जारी किए गए, निर्दिष्ट अवधि के लिए, लाइसेंस के आधार पर तटीय चलाने में परिवर्तित हो सकता है।
- (14). रियायती तटीय दर और विदेशी दर पर पोत संबंधी शुल्कों (वीआरसी) की लेवी के लिए मानदंड
- (i). इस तरह के बदलाव के मामले में, जहाजों को तटीय वस्तुओं को लोड करना शुरू होने के समय से लोड पोर्ट द्वारा तटीय दरों पर लगाया जाएगा।
- (ii). भारतीय पोत के आखिरी कॉल में पोत के संचालन को पूरा करने तक इस तरह के तटीय दरों के मामलों में शुल्क लिया जाएगा; इसके तुरंत बाद, डिस्चार्ज बंदरगाहों द्वारा विदेशी जाने वाली दरें लागू होंगी।
- (iii). शिपिंग महानिदेशक के तटीय लाइसेंस वाले भारतीय तटीय जहाजों के लिए, किसी भी अन्य दस्तावेज को तटीय दरों के लिए हकदार नहीं होना होगा।
- (15). रियायती तटीय दर पर कार्गो संबंधित प्रभार (सीआरसी) की लेवी के लिए मानदंड
- (i). 'वैश्विक और तटीय' संचालन के लिए जारी किए जाने वाले सामान्य व्यापार लाइसेंस वाले विदेशी भारतीय जाल को विदेशी जहाजों सहित घाटियों सहित भंडारण यार्ड से स्थानान्तरण और हस्तांतरण के लिए जहाज से निपटने के लिए जहाजरानी प्रभार (एचसी) के संदर्भ में लागू तटीय दरों को दिया जाना चाहिए। अर्थात् जहाज से घाटों पर स्थानांतरण और घाट से भंडारण यार्ड से/तक स्थानांतरित करने के लिए, निम्नलिखित परिदृश्य: -
- (अ). तटीय चलाने और किसी भी भारतीय बंदरगाह से तटीय माल ले जाने और किसी अन्य भारतीय बंदरगाह के लिए नियोजित करने के लिए परिवर्तित।
- (ब). तटीय चलाने के लिए * परिवर्तित नहीं बल्कि किसी भी भारतीय बंदरगाह से तटीय कार्गो ले जाने और किसी अन्य भारतीय बंदरगाह के लिए नियोजित।
- * केन्द्रीय उत्पाद शुल्क एवं सीमा शुल्क बोर्ड - परिपत्र सं 15/2002- सीयूस दिनांक 25 फरवरी 2002 को भारत के किसी भी भारतीय बंदरगाह से एक भारतीय बंदरगाह तक तटीय कार्गो को भारत में किसी भी कस्टम रूपांतरण के बिना भारतीय झंडा विदेश जाने वाली में जहाज को चलाने की अनुमति देता है।
- (ii). नौवहन के महानिदेशक और एक कस्टम रूपांतरण आदेश द्वारा जारी किए गए निर्दिष्ट अवधि या यात्रा के लिए लाइसेंस के आधार पर तटीय चलाने वाले विदेशी ध्वज जहाजों के मामले में, भारतीय बंदरगाह से भरा तटीय कार्गो / कंटेनर और किसी भी अन्य भारतीय बंदरगाह से तटीय माल / कंटेनर के लिए लागू दर पर लगाया जाना चाहिए।
- (16). शिल्प, बर्थ, फेंडर, बोल्ट्स और अन्य किनारे के उपकरणों, उपकरण और प्लांट्स को नुकसान के मामले में, किरायेदार मांग के तुरंत बाद वीएसपीएल द्वारा मूल्यांकन के रूप में क्षति के लिए ऐसे सभी आरोपों के लिए अनुमानित, वास्तविक निर्धारण के लंबित प्रभार राशि जमा करेगा,। कुल हानि के मामले में, किरायेदार शिल्प या उपकरणों के बुक मूल्य या बाजार मूल्य या जो भी अधिक हो जमा करेगा। वीएसपीएल, बीमा कंपनी से मिलने वाले नुकसान की लागत को, उस किरायेदार को, अपने दावे के प्रवेश पर लागू व्याज के साथ वापस कर देगी, जिनसे उपकरण के नुकसान की लागत वसूल की गई थी।
- (17). उपयोगकर्ताओं को वीएसपीएल के कारण उचित स्तर से परे शुल्क का भुगतान करने की ज़रूरत नहीं होगी।
- (18). बंदरगाहों को कम करने के लिए और निर्यातकों / आयातकों को नियमित समय से परे उपयोग करने के लिए प्रोत्साहित करने के लिए, कार्गो और जहाजों से संबंधित सेवाओं के लिए कम शुल्क लगाया जा सकता है साथ ही नियमित घंटे के बाद प्रदान की जाने वाली सेवाओं के लिए पोर्ट शुल्क में विशेष छूट की पेशकश की जा सकती है।

[इस शर्त को एमओएस लेटर सं पीडी/14033/101/2015-पीडी.वी के अनुसार 3 फरवरी, 2016 के आधार पर शामिल किया गया है, जिसके आधार पर एक सामान्य अपना लेने के आदेश सं टीएमपी/14/2016- एम्आईससी दिनांक 16 फरवरी, 2016 को प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया गया है।]

धारा-2

जहाज संबंधित प्रभार

2.1 बर्थ किराया

2.1.1 जहाजों के लिए बर्थ किराया की अनुसूची

विवरण	प्रति जीआरटी दर प्रति घंटा या उसके अंश पर	
	विदेशी जा रहा जहाज (यूएस \$ में)	तटीय पोत (रु. में)
बर्थ ईक्यू 8 और ईक्यू 9	0.0083 न्यूनतम यूएस \$ 166/- के अधीन	0.2182 न्यूनतम के अधीन रु.4,363/-

बर्थ भाड़े से संबंधित सामान्य नोट्स

- (1). 1 घंटे की अवधि के लिए बर्थ किराया जिसमें पोत अपनी स्थिति बदलता है, 1 घंटे की अवधि के प्रासंगिक ब्लॉक की शुरुआत में पोत की स्थिति के आधार पर शुल्क लिया जा सकता है।
- (2). बर्थ किराया की अवधि बर्थ में घूमने के समय की गणना से जाएगी।
- (3). उस अवधि के लिए कोई बर्थ किराया प्रभार देय नहीं होगा, जब प्लांट के उपकरणों की अनुपलब्धता या प्लांट उपकरण ब्रेक डाउन या वीएसपीएल के कारण बिजली की विफलता सहित किसी भी अन्य कारणों के कारण लदान / उतराई संचालन नहीं किया जा सकता है।
- (4). (i). वहां एक समय सीमा होगी जिसके अलावा बर्थ किराया लागू नहीं होगा। बर्थ किराया, पोत के जलयात्रा लिए अपनी तत्परता संकेत के 4 घंटे बाद सीज/ समाप्त हो जायेगा।
(ii). बर्थ किराया की समाप्ति के लिए निर्धारित 4 बजे की समय सीमा, अनुकूल ज्वार की स्थिति या खराब मौसम के कारण या रात नेविगेशन सुविधाओं के अभाव के कारण जहाज के इंतजार के समय से बाहर होगी।
(iii). जहाज के मास्टर / एजेंट अनुकूल ज्वार और मौसम की स्थिति के अनुसार केवल पाल करने की तत्परता का संकेत देगा।
(iv). झूठे संकेत के लिए एक दिन की बर्थ किराया प्रभार के बराबर दंडात्मक बर्थ किराया होगा।
"झूठा संकेत" तब होगा जब एक जहाज तत्परता का संकेत देता है और प्रत्याशा में पायलट के लिए पूछता है, तबकी वह अनवर्धित के लिए, इंजन के कारण, कार्गो संचालन पूरा नहीं हुआ या पोत के कारण इस तरह के अन्य कारणों के कारण संभव होने के लिए तैयार नहीं है। इसमें सिग्नलिंग तत्परता को शामिल नहीं किया गया है, जब कोई जहाज प्रतिकूल ज्वार, रात नेविगेशन या प्रतिकूल मौसम की कमी के कारण पाल नहीं कर पाता है।"

(5). निष्कासन प्राथमिकता / प्राथमिकता बर्थ किराया:

- (i). किसी भी पोत को "निष्कासन प्राथमिकता" प्रदान करने के लिए, एक दिन (प्रत्येक एक घंटे में 24 इकाइयां) या बर्थ किराया का 100% बर्थ के वास्तविक प्रवास की अवधि के लिए गणना की जाने वाली शुल्क, जो भी हो उच्च, लगाया जाएगा।
- (ii). किसी भी जहाज को "प्राथमिकता बर्थिंग" के लिए, एक दिन (एक घंटे में 24 इकाइयां) या 75% बर्थ भाड़े के लिए बर्थ किराया के बराबर शुल्क, बर्थ में वास्तविक रहने की कुल अवधि, जो भी अधिक हो, के लिए गणना की जाती है, लगाया जाएगा।
- (iii). जहां एक काम करने वाली बर्थ पहले से ही किसी जहाज के इंतजार के लिए खाली है और उस खाली बर्थ पर प्राथमिकता / निष्कासन प्राथमिकता बनी हुई है और जहाज को खाली बर्थ पर बरामद किया गया है, जहां खाली बर्थ पर कोई जहाज नहीं है, जहां आने से पहले बर्थिंग के लिए सड़कों पर इंतजार नहीं हो रहा है या जब सड़कों पर इंतजार करने वाले जहाज पूर्ण रूप से तैयार नहीं हैं सभी पहलुओं में (दस्तावेजों की अनुपस्थिति / कार्गो की कमी /

अस्थिरता / हैच की सफाई / रिसीवर या काम करने के लिए तैयार नहीं होने वाले शिप्पर की कमी), इसे प्राथमिकता बर्थिंग के रूप में नहीं माना जाता है और ऐसे मामलों में कोई प्राथमिकता बर्थिंग शुल्क नहीं लगाया जाएगा।

- (iv). उपरोक्त के अनुसार प्राथमिकता / प्राथमिकता को हटाने के लिए शुल्क निम्नलिखित श्रेणियों को छोड़कर सभी जहाजों से लिया जाएगा:

- (अ). रक्षा मंत्रालय के लिये मालवाहक जहाजों को ले जाया जाता है।
- (व). सद्भावना के दौरे पर आने वाले रक्षा जहाज।
- (स). सागर विकास विभाग द्वारा अंटार्कटिका अभियान के उद्देश्य के लिए जहाजों को रखा गया।
- (द). किसी अन्य जहाज के लिए, जिसके लिए नौवहन मंत्रालय द्वारा विशेष छूट प्रदान की गई है
- (ई). तटीय जहाजों को प्राथमिकता बर्थिंग को प्राथमिकता बर्थिंग शुल्कों का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी नहीं होगा।

नोट: वीएसपीएल लाइसेंस अनुबंध के खंड 3.9 (बी) द्वारा शासित है, जो यह प्रदान करता है कि लाइसेंसधारी (वीएसपीएल) लाइसेंसधारी (वीपीटी) की पूर्व लिखित मंजूरी के साथ, बर्थ और उपकरण के उपयोग को अनुकूलित करने के लिए, किसी भी एक या अधिक शिपिंग लाइनों या पोत के मालिक / ऑपरेटर लिए तरजीही या प्राथमिकता बर्थिंग की पेशकश कर सकता है।

2.1.2. दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार

पोत बर्थ के लिए शुल्क 2.1.4 में दिए गए मानदंडों के अनुसार बर्थ अधिभोग से परे पोत के अति-रहने के लिए देय हो जाएगा। यदि पोत के कारण किसी भी कारण से मानदंड प्राप्त नहीं किए जा सकते हैं।

- (i). कार्गो ऑपरेशन के पूरा होने के बाद, नीचे वर्णित अवधि के लिए दंड बर्थ किराया प्रभारों को आकर्षित किए बिना पोत को बर्थ पर कब्जा करने की अनुमति दी जाएगी:

- (अ). किसी भी पोत, जिसको "सुरक्षित" की आवश्यकता है 10 घंटे
- (व). खाद्य अनाज जहाजों को धूमन और निष्क्रियकरण की आवश्यकता होती है 10 घंटे
- (स). अन्य सभी मामलों में 7 hrs

- (ii). दंडात्मक बर्थ किराया प्रभारों के लेवी के उद्देश्य के लिए प्रत्येक पोत के लिए बर्थ अधिभोग निम्नलिखित शर्तों के अधीन होगा:

- (अ). किसी जहाज के रहने की अवधि तय करने के लिए, काम और श्रमिक अवकाश के श्रम रुकने के कारण खो जाने वाली शिफ्ट की संख्या को शामिल नहीं किया जाएगा।
- (व). जिस शिफ्ट में पोत बंटा हुआ है वह तय नहीं करेगा कि जहाज बर्थ पर बने रहने के बाद से सामान्य रूप से जहाजों को शिफ्ट के बीच में बांट दिया जाता है जिससे कम संख्या में हुक जुड़ा हो।
- (स). नए कार्गो के मामले में, तीन खेपों का औसत प्रदर्शन "नोरम" के रूप में तय किया जाएगा, जो आगे शोधन के लिए छह महीने के बाद समीक्षा की जाएगी।
- (द). वीएसपीएल के कारण होने वाले कारणों के लिए काम का कोई भी रुकना छोड़ दिया जाएगा।

- (iii). (अ). बंकरों और पानी की आपूर्ति के मामले में बार्जेंस के जरिए, जहाज को 8 घंटे के लिए दंड बर्थ किराया को आकर्षित किए बिना बर्थ पर रहने की अनुमति दी जाएगी।

- (व). जल की आपूर्ति के मामले में, टंकी पोत को जहाज के साथ-साथ के समय से 12 घंटे के लिए दंड बर्थ किराया को आकर्षित किए बिना बर्थ पर रहने की अनुमति दी जाएगी।

- (स). बारगे के अलावा अन्य स्रोतों के माध्यम से पानी / बंकर लेने वाले वेसल्स को दंड बर्थ भाड़े को आकर्षित किए बिना कार्गो को लोड / अनलोड करने के समय से 8 घंटे रहने की अनुमति होगी।

2.1.3. नीचे दिए गए दरों पर ओवर-टर्मिनल की अवधि के लिए सामान्य बर्थ किराया के अलावा दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार लगाया जाएगा।

क्रम संख्या	विवरण	इकाई	विदेशी जा रहा जहाज (यूएस \$ में)	तटीय पोत (रु. में)
1.	6 घंटे तक	प्रति जीआरटी	0.016	0.42
2.	6 घंटे से ऊपर और 12 घंटे तक	प्रति जीआरटी	0.032	0.84
3.	12 घंटे से ऊपर लेकिन 18 घंटे तक	प्रति जीआरटी	0.064	1.67
4.	18 घंटे से ऊपर प्रति दिन या वहां का हिस्सा	प्रति जीआरटी	0.080	2.09

2.1.4. वस्तु अनुसार प्रति पोत हुक के अनुसार शिफ्ट आउटपुट दे:

निर्यात के लिए

क्रम संख्या	शब्दावली	प्रति शिफ्ट प्रति हुक उत्पादन (टन में)
1.	कंटेनर (बक्से)	20
2.	फेरो सिलिकॉन	102
3.	सामान्य माल	82
4.	आयरन स्टील	180
5.	लौह अयस्क और हिमपात (मैन्युअल लोड हो रहा है)	598
6.	मक्का	61
7.	चीनी	94
8.	गेहूं (बैग)	91
9.	चावल (बैग)	81
10.	चावल (थोक)	80
11.	एल्यूमिनियम बिलिट्स	98
12.	एल्यूमिनियम सिल्लियां	110
13.	सी.पी. कोक	346
14.	सीमेंट	102
15.	चार्ज क्रोम	404
16.	चने	219
17.	क्रोम अयस्क	188
18.	कोयला टार (बैग)	192
19.	कॉफी (बैग)	67

आयात के लिए

शब्दावली	प्रति शिफ्ट प्रति हुक उत्पादन (टन में)
कंटेनर (बक्से)	22
फेरो सिलिकॉन	262
सामान्य माल	86
आयरन स्टील	108
लौह अयस्क (मैन्युअल अनलोडिंग)	560
मक्का (थोक)	234
बैग में चीनी	82
गेहूं (थोक में)	134
चावल	62
रॉक फॉस्फेट	281
अमोनियम नाइट्रेट	347
अमोनियम सल्फेट	210
बॉक्साइट बैग	233
बेंटोनाइट	254
बुल्गर गेहूं बैग	62
कार्बन एनोडस	229
क्रोम अयस्क	206
कोयला टैर पिच	77
कोकिंग कोल (अ) स्वयं निर्वहन गियर के साथ जहाजों द्वारा छुट्टी (ब) गैर-आत्म निर्वहन जहाजों द्वारा छोड़े	622

क्रम संख्या	शब्दावली	प्रति शिफ्ट प्रति हुक उत्पादन (टन में)	शब्दावली	प्रति शिफ्ट प्रति हुक उत्पादन (टन में)
			गए सभी प्रकार के कोयले	360
20.	सूखा खमीर	62	बैग में सीएसबी	74
21.	स्फुटीय	317	डीएपी बल्क	262
22.	मेंथी	99	बैग में डीबीएम	242
23.	फेरो क्रोम (बल्क)	341	थोक में डीबीएम	220
24.	फेरो क्रोम बैग	226	डोलोमाइट	405
25.	फेरो मैंगनीज	99	कोयला / कोक (नीचे 20000 का पार्सल)	234
26.	ग्रेनाइट ब्लॉक	199	कोयला / कोक (ऊपर 20000 का पार्सल)	361
27.	इल्मेनाइट रेत	333	चूने का स्टोन	372
28.	केनफ	40	मोनो अमोनियम फॉस्फेट	210
29.	मैंगनीज अयस्क	310	एम्ओपी	267
30.	पालतू कोक (बैग)	83	तेल पालियाँ	57
31.	कच्चा लोहा	458	पेपर बंडल	212
32.	क्वार्ट्जाइट	117	शिलातैल कोक	401
33.	सिलिकॉन मैंगनीज अयस्क (बैग)	200	वाष्प कोयला	578
34.	सिलिकॉन मैंगनीज अयस्क(थोक)	538	लकड़ी लुगदी	236
35.	सोया अर्क	172	गंधक	278
36.	तापीय कोयला	665	लकड़ी का लॉग	114
37.	सब्जियां	53	यूरिया	283

टिप्पणियाँ:

- (1). हुकों की कुल संख्या की गणना, प्रति हुक प्रति पाली उत्पादकता की गणना करने के लिए की जाएगी।
- (2). निम्नलिखित दो मामलों को जहाज के गैर-प्रदर्शन / खराब प्रदर्शन के रूप में माना जाएगा:
 - (अ). यदि एक जहाज कम / कम अपर्याप्त कार्गो, अनुचित भंडार, जहाज की गियर की विफलता और निकासी व्यवस्था की कमी के कारणों के कारण कम संख्या में हुकों के साथ काम करता है;
 - (ब). यदि शिफ्ट में वास्तविक हुक आउटपुट जिस शिफ्ट में पोत को रखा गया है, जो उस वस्तु के लिए निर्धारित मानदंडों के अनुरूप नहीं है।

2.2. जहाज को पानी की आपूर्ति के लिए शुल्क:

मद संख्या.	विवरण	इकाई	विदेशी जा रहा जहाज (यूएस \$ में)	तटीय पोत (रु. में)
1.	समुद्र तट पर जहाजों को ताजे पानी की आपूर्ति	प्रति 1000 लीटर या उसका भाग	3.241, न्यूनतम प्रभार \$ 16.205 के आधीन	रु.84.65, न्यूनतम शुल्क रु.423.25 के आधीन
2.	नाव दीवारों, जेटी और मूरिंग पर नाव द्वारा जहाजों के लिए ताजे पानी की आपूर्ति।	प्रति 1000 लीटर या उसका भाग	4.182, न्यूनतम शुल्क \$ 20.912 के आधीन	रु.109.20 न्यूनतम शुल्क रु.546.00 के आधीन

सेक्शन - 3**कार्गो संबंधित प्रभार****3.1. घाटकर:**

मद संख्या.	शब्दावली	इकाई	रेट (रु. में)	
			तटीय कार्गो के अलावा	तटीय कार्गो
1.	सभी प्रकार के कोयला (थर्मल कोयला के अलावा), कोक और कोयला टैर पिच	टन	39.00	23.40
2.	एल्यूमिना (थोक),	टन	45.00	27.00
3.	एल्यूमिनियम, एल्यूमिना बो इंगट्स, एल्यूमिना बिलेड्स और एल्यूमिना उत्पादों	टन	33.00	19.80
4.	डामर / बिटुमन, बैरेट्स और फेल्डस्पार, सीमेंट क्लिंकर (सीमेंट सहित)	टन	21.30	12.80
5.	मैंगनीज अयस्क	टन	21.30	12.80
6.	ब्लास्ट फर्नेस लावा, बेंटोनाइट, डोलोमाइट चिप्स, फ्लाई ऐश और नदी रेत	टन	19.50	11.70
7.	कैल्क्लाइंड पेट्रोलियम कोक	टन	45.00	27.00
8.	कास्टिक सोडा	प्रति के.एल.	39.25	23.55
9.	अनाज, अनाज, दलहन और चीनी	टन	24.70	14.80
10.	चार्ज क्रोम, फेरो मैंगनीज, फेरो सिलिकॉन सिलिकॉन मैंगनीज, उच्च कार्बन फेरोक्रोम, और अन्य अयस्क।	टन	57.00	34.20
11.	रसायन	टन	61.65	37.00
12.	खाद्य तेल	के.एल.	17.95	10.80
13.	विद्युत माल (%) में	मूल्यानुसार	0.30%	0.18%
14.	उर्वरक (एमओपी सहित)	टन	41.25	24.75
15.	ग्रेनाइट ब्लॉक और पत्थर	टन	55.50	33.30
16.	जिप्सम	टन	44.85	26.90
17.	इल्मेनाइट रेत	टन	14.60	8.75
18.	कच्चा लोहा	टन	24.70	24.70
19.	लौह अयस्क पेलेट्स	टन	25.80	25.80
20.	चूना पत्थर	टन	36.00	21.60

मद संख्या.	शब्दावली	इकाई	रेट (रु. में)	
			तटीय कार्गो के अलावा	तटीय कार्गो
21.	तरल अमोनिया, मोल्टा सल्फर, रॉक फॉस्फेट और सल्फर	टन	33.65	20.20
22.	मशीनरी	मूल्यानुसार	0.16%	0.09%
23.	गुड़	के.एल.	39.25	23.55
24.	सोया, बलात्कार के बीज आदि जैसे सभी प्रकार के तेल निष्कर्षण,	टन	13.45	8.10
25.	कच्चा लोहा	टन	42.60	25.55
26.	आर.आर. सामग्री:	टन	37.00	22.20
27.	इस्पात उत्पाद (स्क्रेप सहित) - सभी किस्मों	टन	49.30	29.60
28.	स्टेरीन मोनोमर	टन	61.65	37.00
29.	तापीय कोयला	टन	21.30	21.30
30.	लकड़ी के लोगो और लकड़ी के सामान	क्यू. मी.	24.70	14.80
31.	एफएबी / सीआईएफ मूल्य वाले अनगिनत सामान और रु. 1000 / - प्रति टन के शामिल किए जाने पर	टन	10.00	6.00
32.	अनगिनत माल वाले मूल्य वाले रु. 1000 / - प्रति टन से ज्यादा मूल्य	टन	40.00	24.00

टिप्पणियाँ:

- (1). किसी भी कार्गो को 'गैर-प्रगणित माल' के रूप में वर्गीकृत करने से पहले संबंधित सीमा शुल्क वर्गीकरण को यह पता करने के लिए भेजा जाएगा कि क्या उपरोक्त अनुसूची में निर्दिष्ट किसी भी विशिष्ट श्रेणी के तहत कार्गो को वर्गीकृत किया जा सकता है या नहीं।
- (2). बंदरगाह में प्रवेश करने वाले माल पर घाट कर लगाया जा सकता है, भले ही वे जहाज में नहीं भेजे गए हों। हालांकि, अतिरिक्त कार्गो के लिए शिपमेंट के लिए बंदरगाह में लाया गया लेकिन शिप नहीं किया गया, अगर शिपमेंट के 24 घंटे के भीतर कार्गो को हटा दिया गया है, तो कोई घाट नहीं लगाया जाएगा।
- (3). विभिन्न तरह के लेखों वाले पैकेजों पर शुल्क व्यक्तिगत लेखों के लिए लागू दर पर लगाया जाएगा.
- (4). आयात पर मूल्य अनुसार घाट कर की सीआईएफ मूल्य पर गणना की जाएगी; निर्यात पर एफओबी मूल्य पर; और तटीय माल के बिल में निर्दिष्ट मूल्य पर तटीय कार्गो पर। घाटियों के उद्देश्य के लिए कार्गो के मूल्य का आकलन करने के लिए मुख्य रूप से प्रवेश / शिपिंग बिल / तटीय सामानों के बिल का सीमा शुल्क बिल होगा और जहां यह उपलब्ध नहीं है, वैल्यू का भुगतान बिलिंग / चालान आदि के आधार पर किया जाएगा।

3.2. विशिष्ट मामलों के लिए घाट कर

1. निम्नलिखित निर्दिष्ट मामलों में धारा 3.1 में निर्दिष्ट के अनुसार घाट शुल्क लगाया जाएगा।

- (i). क्राफ्ट्स जो जहाज पर ऑनबोर्ड ले जाये जा रहे हो
- (ii). परित्यक्त माल पर
- (iii). पैकेज पर व्यक्त किए गए विवरण पर, चाहे वे खाली या आंशिक रूप से रिक्त हो जाएं

3.3. घाट कर चार्ज, जहाज सामानों पर यदि जहाज संकट में हो

मद संख्या	विवरण	शुल्क देय
1.	अन्य बंदरगाहों का कार्गो, संकटमय जहाज की लैंडिंग पर	जैसा कि धारा 3.1 में निर्दिष्ट है।
2.	कार्गो जो पहले से ही निर्यात घाट कर का भुगतान कर चुका है लेकिन गंतव्य के लिए नहीं गया है	कोई घाट कर नहीं
3.	बीएसपीएल के परिसर को छोड़ने के बिना अन्य बंदरगाहों का कार्गो पुन आया है।	शिपमेंट के समय कोई घाट कर नहीं

3.4. स्थानान्तरण कार्गो पर शुल्क

आइटम नं.	विवरण	शुल्क देय
1.	उस पर जो कार्गो एक जहाज से उतरा और बाद में किसी अन्य पोत को भेज दिया गया	लागू घाट कर का 150%

टिप्पणियाँ:

- (1). विदेशी पोर्ट से कार्गो/कंटेनर भारतीय बंदरगाह पर "ए" पहुंचे तथा आगे शिपमेंट भारतीय पोर्ट 'बी' पर के लिए एक पहुंचने वाले भी इसकी तटीय यात्रा के लिए रियायती शुल्क के रूप में योग्यता प्राप्त करेगा। दूसरे शब्दों में, तटीय यात्रा करने की अनुमति वाले जहाजों द्वारा मालवाहक/कंटेनरों/भारतीय बंदरगाहों द्वारा किए गए रियायत के लिए अर्हता प्राप्त होगी।
- (2). तटीय कार्गो के लिए निर्धारित रियायती टैरिफ आगमन/प्रस्थान से/एक विदेशी पोर्ट में लदान/उतराई के संचालन पर लागू नहीं होती है। रियायती कार्गो संबंधित शुल्क केवल तटीय यात्रा के संबंध में माल को संभालने के लिए लगाया जाएगा।

3.5. विलम्ब-शुल्क प्रभार (आयात/निर्यात/स्थानान्तरण):

विलम्ब-शुल्क प्रभार, कार्गो को प्रदान किए गए ट्रांजिट स्टोरेज के लिए शुल्क मुक्त दिनों की समाप्ति के बाद कार्गो पर लगाया जाएगा।

आइटम नं.	विवरण	रेट (रु. में)
1.	मुक्त अवधि की समाप्ति के पहले दस दिनों के लिए	रु. 12.00 प्रति टन / घन मीटर मीटर या उसका हिस्सा हर दिन या इसके भाग के लिए।
2.	इसके बाद	रु. 24.00 प्रति टन / घन मीटर मीटर या उसका हिस्सा हर दिन या इसके भाग के लिए।

टिप्पणियाँ:

- (1). सामानों के मामले में, जो 'मूल्य अनुसार' आधार पर घाट कर प्रभार एकत्रित किए गये हैं, 'प्रति टन' आधार पर विलम्ब कर लगाया जाएगा। अन्य सभी मामलों में 'प्रति टन' आधार या 'प्रति घन मीटर' के आधार पर विलम्ब कर लगाया जाएगा, क्योंकि मामला वसूल किए गए घाट शुल्क पर आधारित हो सकता है।
- (2). नीचे दिए गए सभी सामानों को मुफ्त भंडारण की अनुमति दी जाएगी:

(i). निर्यात

- (अ). 20 दिन, बीएसपीएल परिसर में माल की प्राप्ति की वास्तविक तारीख से (सीमा शुल्क छुट्टियों और बीएसपीएल के गैर-कार्य दिवसों को छोड़कर)

(ii). **आयात**

- (अ). तीन दिन, (सीमा शुल्क छुट्टियों और वीएसपीएल के गैर-कार्य दिवसों को छोड़कर) अंतिम निर्वहन के पूरा होने के दिन और रक्षित माल के मामले में, रक्षित के दिन के बाद अगले दिन से।
- (व). जहां जहाज द्वारा सामान को लेटर में, बार्गेस या अन्य फ्लोटिंग क्राफ्ट में उतारा जाता है, मुफ्त दिन को लाइफर्स, बार्गेस या अन्य फ्लोटिंग क्राफ्ट से माल के पूर्ण निर्वहन के दिन से गणना किया जाएगा, घाट या जेटी पर।

(iii). **ट्रांसशिपमेंट कार्गो**

10 दिन, (सीमा शुल्क की छुट्टियों और वीएसपीएल के गैर-कार्य दिवसों को छोड़कर) वीएसपीएल परिसर से माल के निर्वहन के अंतिम दिन से

(3). **हिरासत में रखे गए सामान पर विलंब - शुल्क**

निम्नलिखित अवधि को किसी भी अवधि की गणना से बाहर रखा जाना चाहिए, जिसके लिए इस नियम के तहत मुफ्त भंडारण की अनुमति दी गई है:

- (i). नष्ट होने से पहले किसी भी अवधि में स्वास्थ्य अधिकारी द्वारा माल को हिरासत में लिया जाता है।
- (ii). ऐसे समय जिनके दौरान माल की आचार संहिता के अलावा विश्लेषणात्मक या तकनीकी परीक्षा के विशेष परीक्षा के उद्देश्य के लिए सीमा शुल्क के आयुक्त द्वारा हिरासत में लिया जाता है और सीमा शुल्क आयुक्त द्वारा प्रमाणित आयातकों / निर्यातकों की किसी भी गलती या लापरवाही के कारण नहीं हो
- (iii). आयात / निर्यात नियंत्रण औपचारिकता के कारण सीमा शुल्क आयुक्त द्वारा हिरासत में लिया जाता है और आयातक / निर्यातक के किसी भी गलती या लापरवाही के कारण होने वाले सीमा शुल्क आयुक्त द्वारा देरी प्रमाणित नहीं होती है, इस तरह के अवरोध विलंब शुल्क की अवधि के लिए नीचे के रूप में वसूल किया जाएगा:

पहले 45 दिन	:	मुक्त
46 दिन से 90 दिन	:	व्यर्थ शुल्क का 50%
90 दिन से परे	:	वास्तविक व्यर्थ शुल्क का 100%

45 दिनों के बाद लागू उचित स्लैब पर दरों के स्केल के अनुसार पूर्ण दर पर वास्तविक विलंब शुल्क का संगणन किया जाएगा और उपर्युक्त रियायती दर लागू होने पर पूर्ण विलंब शुल्क पर लागू किया जाएगा।

पहले 45 दिनों के साथ इस प्रकार से गणना की जाएगी

- (अ). मुक्त दिनों की समाप्ति के पहले 45 दिनों के बाद, यदि मुफ्त दिनों की समाप्ति से पहले कार्गो को हिरासत में लिया जाता है; तथा,
- (व). पहले 45 दिन हिरासत की तारीख से, अगर कार्गो को सीमा शुल्क द्वारा उपचय विलम्ब शुल्क के बाद हिरासत में लिया जाता है।

उपरोक्त रियायत का लाभ लेने के लिए निरोध प्रमाण पत्र माल की मंजूरी की तारीख से छह महीने की अवधि के भीतर जमा किया जाना चाहिए।

- (iv). कार्गो पर डेमरेज चार्ज, वीएसपीएल के कारण होने वाले कारणों के कारण उपयोगकर्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर कार्गो को भेजने / शिप करने की स्थिति में नहीं होने पर, उस अवधि के लिए अर्जित नहीं होगा।
- (v). यदि परिचालन क्षेत्र को किराए पर किराए पर लिया गया है, तो उसमें कार्गो पर विलम्ब शुल्क फिर से नहीं लगाया जाएगा।

3.6. भंडारण प्रभार: (खुले स्थान ढेर)**3.6.1 खाली पीरियड:****(a). निर्यात:**

1 दिन की मुफ्त अवधि (कस्टम छुट्टियों और वीएसपीएल के गैर-कार्य दिवसों को छोड़कर) वीएसपीएल परिसर में माल की प्राप्ति की तारीख से अनुमति दी जाएगी।

(b). आयात:

1 दिन की मुफ्त अवधि (सीमा शुल्क की छुट्टियों और वीएसपीएल के गैर-कार्य दिवसों को छोड़कर) पोत से कार्गो के अंतिम निर्वहन के पूरा होने के बाद को दिन से अनुमति दी जाएगी।

3.6.2. निःशुल्क अवधि से अधिक का भंडारण प्रभार:

विवरण	इकाई	रेट (रु. में)
मुफ्त अवधि की समाप्ति के पहले पखवाड़े के लिए	हर पखवाड़ा प्रति प्रति टन या उसके भाग	रु.6/-
दूसरा पखवाड़ा और उसके बाद		रु.9/-

टिप्पणियाँ:

- (1). 30 से 45 दिन के भीतर संग्रहण दूसरे पखवाड़े भंडारण प्रभारों के अतिरिक्त दंड के भंडारण प्रभार @ 3/- प्रति टन प्रति दिन होगा। 45 दिन से अधिक का भंडारण शुल्क रु.24 / प्रति टन प्रति दिन होगा।

3. 7. स्टीवेडोरिंग (जहाज़ पर का माल उतारने-चढ़ाने वाला) शुल्क:

माल	रेट रु. में, प्रति टन	
	तटीय माल के अलावा	तटीय कार्गो
शुष्क ढेर:		
उर्वरक और एफआरएम	44.85	26.90
पालतू कोक, कैल्क्लाइड पेट कोक और मेट कोक	25.00	15.00
कच्चा लोहा	25.00	25.00
कोकिंग कोल	23.00	13.80
सीमेंट क्लिंकर	40.00	24.00
स्फटीय	20.00	12.00
तापीय कोयला	25.80	25.80
वाष्प कोयला	25.80	15.50
प्रबुद्ध रेत	22.45	13.50
चूने का स्टोन	25.00	15.00
जिप्सम	25.00	15.00
खाद्य अनाज	39.25	23.55
लावा	22.45	13.50
रद्दी माल	33.65	20.20
कच्ची चीनी	24.65	14.80

बिना माने गए सामान / कार्गो	40.00	24.00
ब्रेक बल्क:		
इस्पात	44.85	26.90
कच्चा लोहा	28.05	16.85
इमारती लकड़ी लॉग	95.30	57.20
ग्रेनाइट	60.00	36.00
अन्य	39.25	23.55

नोट:

- (1). उपरोक्त वर्णित शुल्क किसी भी या सभी गतिविधियों को उपलब्ध कराने के लिए लगाए गए हैं जैसे कालीन, भारोत्तोलन, उत्पादन, संचालन, कार्गो बल्क या ब्रेक-बल्क के लोडिंग / लोडिंग / पोर्टेनशियल / लोहा / कॉम्बोइंग / विंग कार्गो तक तक डेक और डेक के बीच रिक्त स्थान / बीच में वार्फ पर या पोत पर सुरक्षित रूप से स्थित है, जैसा कि मामला हो।
- (2). बल्क सामग्री हैंडलिंग सिस्टम के तहत संभाला जाने वाला कोयला अनुसूची 3.7 में निर्धारित अलग स्टीवेडोरिंग शुल्क को नहीं आकर्षित करेगा।

3.8. तट के संचालन के लिए शुल्क:

(रेट रु. में, प्रति टन या उसके भाग में)

तटीय माल के अलावा	तटीय कार्गो
65.00	39.00

नोट:

तटीय कार्गो के लिए निर्धारित रियायती टैरिफ थर्मल कोयला, कच्चे तेल, लौह अयस्क और लौह अयस्क पिलेट्स सहित पीओएल के लिए लागू नहीं होगी।

अनुभाग - 4**उपकरणों के परिनियोजन के लिए शुल्क****4.1. 104 टन हार्बर मोबाइल क्रेन:**

रेट रु. में, प्रति टन या उसके भाग में (रु. में)	
तटीय माल के अलावा	तटीय कार्गो
रु.64.00 प्रति टन या इसके भाग के अधीन न्यूनतम रु.3,20,000/- प्रति शिफ्ट प्रति क्रेन	रु.38.40 प्रति टन या उसके भाग में न्यूनतम रु.1,92,000/- प्रति पाली प्रति क्रेन के अधीन

नोट:

- (1). तटीय कार्गो के लिए निर्धारित रियायती टैरिफ थर्मल कोयला, कच्चे तेल, लौह अयस्क और लौह अयस्क पिलेट्स सहित पीओएल के लिए लागू नहीं होगा।
- (2). इस चार्ज ने क्रेन के काम के लिए केवल शुल्क लगाया है। क्रेन की पहुंच के भीतर लोड करना और बिना किसी प्रकार के लदान और लोड करना, किरायेदार की जिम्मेदारी होगी।

4.2. गैन्ट्री अनलोडर के लिए किराए पर शुल्क:

विवरण	रेट रु. में, प्रति टन या उसके भाग में
गैन्ट्री अनलोडर के किराए के लिए शुल्क	26.30

4.3. धूल दमन प्रणाली शुल्क:

आइटम नं.	विवरण	इकाई	रेट रु. में, प्रति टन या उसके भाग में (रु. में)
पानी छिड़काव के लिए प्रदूषण नियंत्रण शुल्क			
1.	सूखी बल्क के लिए	प्रति टन या उसका भाग	2.00
2.	ब्रेक बल्क के लिए	प्रति टन या उसका भाग	0.50

4.4. तोल शुल्क:

आइटम नं.	विवरण	इकाई	रेट रु. में, प्रति टन या उसके भाग में (रु. में)
1.	80 टन इलेक्ट्रॉनिक रोड वजन का पुल	प्रति टन	3.00
2.	120 टन इलेक्ट्रॉनिक मोशन में वजन का पुल	प्रति टन	5.00

नोट: सेवा वैकल्पिक है और उपयोगकर्ता द्वारा किए गए अनुरोध पर उपलब्ध कराई जाएगी।

4.5. बल्क कार्गो से निपटने के लिए सामग्री हैंडलिंग सिस्टम:

आइटम नं.	विवरण	रेट प्रति टन या उसके भाग में (रु. में)
1.	104 एमटी हार्बर मोबाइल क्रेन के साथ कार्गो का निर्वहन	64.00
2.	1200 टीपीएच मोबाइल हॉपर - 2 नंबर ट्रक लोडिंग के लिए बेल्ट फीडर और दूरबीन के साथ	9.75
3.	कन्वेयर और स्टैकर्स - 2 नंबर 1600 टीपीएच @ स्टैकिंग के लिए	42.75
4.	रिक्लेमिंग और वैगन लोडिंग @ 1050 टीपीएच	28.50
5.	गति में इलेक्ट्रॉनिक वजन	5.00
6.	नमूनाकरण प्रणाली	2.00
7.	अन्य सेवाएं - समतल, लेबलिंग और फोटो रेखांकन	7.50
	कुल:	159.50

नोट: ऊपर 4.5 में निर्दिष्ट सेवाओं की सभी वस्तुओं को कवर करने वाली एकीकृत टर्मिनल सेवाएं रु. 140.00 के समग्र दर से मुहैया कराई जाएंगी।

4.6. तिरपाल कवरेज शुल्क:

विवरण	रेट प्रति टन या उसके भाग में
सभी कार्गो को संभालना, हुक बिंदु से दिए गए कार्गो को छोड़कर	रु. 5.00

नोट: वीएसपीएल वजन पुल में दर्ज किए गए वजन टर्मिनल में भेजे जाने वाले और माल के टन का निर्धारण करने के लिए अंतिम और निर्णायक होगा।

अनुभाग - 5**अन्य सेवाओं के लिए शुल्क**

5.1. आगंतुक प्रवेश पास:	वार्षिक	मासिक	दैनिक
(अ) प्रति आवेदन	रु. 200	रु. 50	रु. 20
(व) प्रति रिप्लेसमेंट	रु. 50	रु. 50	रु. 20

5.2. **वाहन प्रवेश पास (माल के डिलीवरी / प्रेषण के लिए टर्मिनल में प्रवेश करने वाले वाहनों के अलावा अन्य वाहनों के लिए):**

प्रति प्रविष्टि रु. 75

5.3. **फोटोग्राफी:**

(i).	फिल्म शूटिंग और फोटोग्राफी	रु. 5000 प्रति दिन
(ii).	आयात / निर्यात माल के फोटो लेना	रु. 5000 प्रति दिन
(iii).	कूज और अन्य के फोटो लेना	रु. 5000 प्रति दिन
(iv).	वीडियोग्राफी (परिचालन गतिविधियों से संबंधित)	रु. 2500 प्रति दिन

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 16th February, 2018

No. TAMP/19/2017-VSPL.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Vizag Seaport Private Limited for general revision of its Scale of Rates for operation of berths EQ-8 and EQ-9 at the Visakhapatnam Port Trust as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**Case No. TAMP/19/2017-VSPL****Vizag Seaport Private Limited**

- - -

Applicant**QUORUM:**

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER(Passed on this 19th day of January, 2018)

This case relates to the proposal dated 10 February 2017 received from the Vizag Seaport Private Limited (VSPL) for general revision of its Scale of Rates (SOR) for berths EQ-8 and EQ-9 operated by VSPL at the Visakhapatnam Port Trust (VPT).

2. The existing SOR of the VSPL was approved by this Authority vide Order No.TAMP/18/2014-VSPL dated 15 May 2015 which was notified in the Gazette of India on 9 June 2015 vide Gazette No.218. The validity of the SOR was prescribed till 31 March 2017.

3. The VSPL vide its letter dated 10 February 2017 has filed its proposal for revision of tariff for the tariff cycle of three years from 2017-18 to 2019-20 based on actuals for 2014-15 to 2016-17 (upto 30.09.2016).

4. The VSPL, while filing its proposal for revision of its SOR, also requested to extend the validity of the existing SOR beyond 31 March 2017 or till approval of revised tariff proposal. In view of the request made by the VSPL, this Authority has extended the validity of the existing SOR vide Order No.TAMP/18/2014-VSPL dated 29 March 2017 till 30 June 2017 subject to the condition that surplus over and above the admissible cost and permissible return for the period post 01 April 2017, if any, will be setoff fully in the tariff to be determined.

5. The VSPL has thanked this Authority for issuing the letter dated 24 July 2015 communicating the opinion of Attorney General on interpretation of some of the provisions of Tariff Guidelines of 2005 issued by the Ministry of Shipping.

6.1. The highlights of the tariff proposal filed by VSPL are given below:

- (i). VSPL operations and financial performance for the years 2014-15 and 2015-16 were seriously affected as the berths had to be shut down for several days on account of Capital dredging undertaken by VPT to deepen the channels and the Inner Harbour berths to -16.10 Meters. Coupled with this, there was declining cargo imports by steel and cement companies owing to depressed steel markets and non-revival of infrastructure sector. The company had to post a loss of `10.07 crores for 2016-17 leading to poor cash flow position. Owing to regular default to our lender in servicing our loan dues, no further borrowings could be raised for any Capex or working capital. In view of this, the projected Capex in additional land could not be pursued during the last tariff cycle. The additional land in EXIM Park was registered only in July 2015 and the basic infrastructure facilities like connecting road, rail line link, etc. are yet to be provided by the Licensor. Further, the allotment of additional land to all BOT operators in the vicinity of their terminal is also under consideration of VPT. Due to these uncertainties, our proposed Capex on development of additional land at EXIM Park has to be deferred for the time being.
- (ii). Projected volume for 2017-18 to 2019-20 compared with actual volume for 2014-15 to 2016-17 are as under:

Year	2014-15	2015-16	2016-17 (6 months)	2017-18	2018-19	2019-20
Cargo volume in Million MTs	5.18	4.52	2.93	6.00	6.12	6.24

Above volume was projected taking into account the impact on our cargo volume post development of following new projects of VPT besides increasing competition from Gangavaram, Paradip and Dhamra Ports:

- (a). Development of multi cargo berths EQ-2 to EQ-5 under BOT.
- (b). Development of multi cargo berths at WQ-7 and WQ-8.
- (iii). The VSPL has given notes for estimation of income and expenditure for the years 2017-18 to 2019-20 which are summarized below:
 - (a). The income projections were made based on the traffic projections made for the years 2017-18 to 2019-20. Traffic was estimated in line with cargo handled during 2014-15 to 2016-17. After taking into consideration the impact of competition from the other BOT berths, Gangavaram Port and neighboring ports, cargo projections for 2017-18 to 2019-20 have been estimated based on current level of handling.
 - (b). As per the short term agreement for handling of cargo with M/s.Steel Authority of India Limited, VSPL had agreed to provide integrated terminal services for an average rate of `178/- PMT, which is `28/Ton Less than the TAMP approved SOR during the period 2014 to 2016 (upto September 2016). Discount/ rebates offered as per the clause 2.16.1 and 2.16.2 is detailed below:

Period from	To	Qty. handled	Rate Collected	TAMP Rate	Discount	Discount Amount
1st April 2014	20th Sep 2014	4,27,001	166.50	206.70	40.20	1,71,65,440
21st Sep 2014	31st March 2015	10,85,208	189.90	206.70	16.80	1,82,31,494
1st April 2015	31st March 2016	14,05,183	189.90	206.70	16.80	2,36,07,074
1st April 2016	30th Sep 2016	8,49,752	167.50	206.70	39.20	3,33,10,291
		37,67,144	178.45	206.70	28.25	9,23,14,300

- (c). Consequent effect on revenue on account of lower rates charged and or allowing of higher rebates and discounts for the period 2017-20 is detailed below:

Period from	To	Qty. Projected	Rate to be collected	TAMP Rate	Discount	Discount Amount
1st April 2017	31st March 2018	20,00,000	189.90	211.00	21.10	4,22,00,000
1st April 2018	31st March 2019	20,00,000	189.90	211.00	21.10	4,22,00,000
1st April 2019	31st March 2020	20,00,000	189.90	211.00	21.10	4,22,00,000
		60,00,000	189.90	211.00	21.10	12,66,00,000

As explained above an amount of ₹ 12.66 crores, notional income has been estimated in projections. Since we have an agreement with M/s.Steel Authority of India Limited for ₹167.5/- PMT (all inclusive) and we intend to offer our services at ₹189.90 PMT in our next agreement, it is requested that the above notional income may not be considered in tariff revision.

- (d). The income and expenditure is estimated for the quantities handled by different type of operations. HMC deployment is about 91% and vessel gear is 9%. Other than ITSC (Material Handling system), services availed by users are Stevedoring services 100%, deployment of

craneage for 88% and shore handling services for 60%. Accordingly, expenditure is also estimated.

- (e). Plot rent estimated for the quantity estimated for shore operations i.e., 60% of traffic projected other than BHMS cargo. 100% Revenue is projected for cargo to be handled through BHMS. Plot rentals are estimated on estimated dwell time of 15 days (fortnight) and 30 days (two fortnights) in respect of particular cargoes. Additional plot rentals for 20% of cargo for more than 2 fortnights.
- (f). Weighment charges are estimated for 50% of projected cargo.
- (g). Berth hire charges are estimated based on average rate of discharge achieved, average GRT of vessels and rupee exchange rate at ₹ 68.
- (h). Tarpaulin coverage charges are estimated at ₹ 5 PMT for entire BMHS quantity and 60% of quantity (excluding BMHS Qty.), where shore handling services will be availed by customers.
- (i). Escalation is estimated at 2.46% as per the TAMP order for the year 2016-17.
- (j). Expenditure on account of direct labour for onboard and shore operations is estimated in respect to traffic based on actual amount being paid to contractors with escalation.
- (k). Expenditure on account of maintenance labour is estimated at current year's expenditure in view of inclusion of additional labour for tarpaulin coverage. Company has given a lumpsum contract for supply of labour on daily basis and engaging labour from market for additional labour for tarpaulin coverage as and when required. Operation and Maintenance of BMHS is estimated as per the revised work order with an escalation rate of 2.46%.
- (l). Expenditure for power cost is estimated for traffic projected for Bulk material handling with an escalation of 2.46%.
- (m). Fuel is estimated on actuals incurred during the current tariff cycle with an escalation of 2.46% for the quantity to be handled by harbor mobile cranes and through bulk material handling system.
- (n). Repairs and maintenance is estimated at average based on actuals incurred for last 2.5 years with an escalation of 2.46% except AMC. During the current year, Leibherr OEM has quoted very high rate to continue AMC due to age of the cranes and also excluded important parts from AMC supply. In view of exclusion of important spares, company has decided not to go for AMC and maintain these cranes departmentally. Expenditure is estimated at rate on which AMC was paid to Leibherr for next 3 years with an escalation of 2.46%. Company is of the view that the estimated amount shall be sufficient to meet the repairs and maintenance of Harbour Mobile cranes.
- (o). Due to channel deepening works carried out by VPT during the last 2 years, VSPL has not incurred any expenditure on account of maintenance dredging. Now desired draft has been achieved and regular maintenance is needed. VSPL has estimated maintenance dredging at one shift per berth per month. We are engaging port dredgers for maintenance dredging in front of our berths. VPT is charging us shift wise rates for deployment of their crafts instead of tonnage basis. Hence, we have estimated 24 shifts for year for dredging purpose at the rate of ₹425,602 per shift with escalation.
- (p). Royalty to port is estimated at the rate of 12.811% as per the Tariff guidelines.
- (q). Hire charges of HMC are estimated at 55% of total deployment of HMCs. Estimated crane deployment for next 3 years is 91% out of which 55% is estimated for hired cranes at existing rate with escalation of 2.46%.
- (r). Handling equipment charges are estimated in line with quantity projected for shore handling operations i.e., 60%. Equipment for onboard operations is estimated for 100% quantity. Internal shifting for the purpose of space arrangements is estimated at 20% of total cargoes.
- (s). Lease rents are estimated at actuals to be paid to VPT at rates being paid to VPT. Revised tariff of lease rentals notified by TAMP is not considered as the same applies only for 11 months lease plots. Our contention is separate tariff shall be fixed for BOT operators who are allotted lands on long term license basis.

- (t). Insurance for terminal is estimated for replacement cost instead of depreciated cost. Actual insurance premium paid for the year 2016-17 is taken into expenditure.
 - (u). Other expenses are estimated at actual to be paid to respective authorities and vendors.
 - (v). Management and administrative overheads are estimated based on actuals paid for 1st half year with an escalation of 2.46%.
 - (w). Preliminary expenses amortized as per the tariff guidelines. Upfront fee was excluded from gross block of vessel related activity as per the guidelines and preliminary expenses allocated to vessel related activity.
 - (x). Working capital estimated as per the tariff guidelines is considered.
 - (y). Form 4A shows addition to gross block to the tune of ₹ 4.984 crores. The VSPL has stated that balance berth strengthening works is carried out in 2017-18.
- (iv). Apart from the above, VSPL has submitted with regard to estimation of expenditure under the head lease rentals to VPT that they are protesting before VPT that the License fee rate as fixed by TAMP for cargo stocking in open area as per their Order dated 15 January 2016 shall not be applied to VSPL (BOT Terminal) in view of the following facts and justifications:
- (a). The License Agreement of VSPL with VPT provides for payment of land lease rentals as per SOR of VPT prevailing from time to time. SOR is also defined as, "The SOR approved from time to time by TAMP under the provisions of the MPT Act."
 - (b). The SOR of VPT is fixed by TAMP under Section 48 for various services done in respect of goods and vessels which includes Storage of goods [Section 48(d)]. TAMP also fixes Schedule of Rates under Section 49 for use of properties of VPT which includes leasing of land by owners of goods imported or intended for export or by Steamer agents. VSPL is authorized by VPT u/s 42(3A) to perform the functions of VPT specified under section 48 of the MPT Act as its Licensee under the BOT scheme for Major Ports. The lands allotted for VSPL by VPT in pursuance of the License Agreement entered on 28 November 2001 are called, "Licensor Assets" and they are not leased assets.
 - (c). The rentals for the land component of VSPL was hitherto collected as per SOR of VPT fixed under section 48 of the MPT Act in accordance with the License Agreement of VSPL on Cost Plus method following the principles under the Tariff Guidelines, 2005 i.e. cargo stocking in open area for storage of goods under section 48(d). Thus, the license fee fixed for open cargo storage as prescribed by TAMP in Section 6 of the SOR of VPT was collected from VSPL. This being the position since the time of submission of our bid, our business model was built based on this conditions specified in the bid document. The License Agreement, as approved by Ministry of Shipping, was also entered.
 - (d). For the first time, the tariff of license fee for cargo storage has been fixed by TAMP for the open cargo stockyards of VPT under section 49 of the MPT Act as per the Land Policy 2014 Guidelines based on market value of the lands. Thus, the said tariff was not fixed under the Tariff Guidelines, 2005 or the latest Tariff Guidelines, 2015 applicable for Major Ports. In other words, VPT hitherto fixing the rate for open cargo storage in its SOR para under Section 6, has delinked the said license fee for prescription of the same as Schedule of Rent based on market value of land as per Land Policy, 2014. Accordingly, TAMP has fixed the tariff of license fee for cargo storage upto 11 months period in its Order No.TAMP/48/2014-VPT dated 15 January 2016 and also prescribed under para 18(xii)(c) of its Tariff Order notified on 22 July 2016 for revision of VPT's General SOR that for collection of tariff in respect of license fee for cargo storage upto 11 months under Section 6 of SOR, following clause shall be inserted:

"License for open space will be as per Schedule of Rent approved by this Authority in Order No.TAMP/48/2014-VPT dated 15 January 2016."
 - (e). Such a change in policy in tariff fixation is inconsistent with provisions of our License Agreement and has resulted in exorbitant rise in payment of land rentals by VSPL by 590%. However, VPT vide its circular dated 1 July 2016 has given discount reducing this rate from ₹ 6.21 per sq.m. per week to ₹ 3.11 per sq.m. per week w.e.f. 6 May 2016. This tariff fixed as Schedule of Rent for temporary license period upto 11 months is not applicable for BOT lands in view of the following facts and reasons:

- (i). Lands allotted under BOT scheme are long-term licenses and not long-term leases even though a Lease Agreement is entered as a supplementary part of the License Agreement for the land component of the Project for the purpose of specifying the periodical rental payments. While the lease deed creates an interest or transfer an interest in the property in favour of the Lessee during the period of lease, the license is only a permission to use or occupy the premises and to do certain things or acts which otherwise would not be permissible. Lands allotted to a BOT operator can be used only for development and operation of project facilities and services under the control of VPT and therefore there is no transfer of any interest in favour of the Licensee in respect of the lands allotted for VSPL project. Thus, taking the substance of the agreement over form and intention of the parties (VSPL and VPT), the lands allotted to VSPL are long-term license only. These interpretations are also in line with the definition of lease and license specified under para 14 of the Land Policy, 2014. The tariff now fixed for allotment of land as per Tariff Order dated 15 January 2016 covers license fee for periods upto 11 months only and the tariff order dated 27 December 2016 for fixing lease rentals of lands of VPT for the quinquennium period 2013-18 covers only long term lease lands and not for lands allotted on long term license basis. VPT itself has clarified in its proposal sent to TAMP in IENG/Estate/SOR/TAMP/967 dated 18 July 2016 that the licensee fee approved by TAMP in its Order dated 02 March 2016 is for cargo stocking for not more than 11 months and the current proposal is for allotment of land on long term lease. (No mention about lands under long term license basis.)
- (ii). At the time of allotment of land for VSPL, Land Policy, 2004 was in vogue. Para 4 of this Land Policy, 2004 clearly specifies as, "This policy for land allotment would not be applicable to BOT projects for which separate guidelines already exist." The current Land Policy, 2014 based on which the enhanced license fee for open cargo storage has been now fixed also specifies, vide para 12, that these policy guidelines for land allotment would be applicable to all New PPP projects also. For such projects approval of the project by the competent authority will be taken as approval for the license of the land component of the project. Further, para 16.2(f) of Land Policy, 2014 Guidelines provides that in respect of PPP projects, the annual lease rent based on updated/ latest market value with the approved rate of annual escalation would be indicated to the bidders at the bidding stage itself. Thus it is clear that the Land Policy Guidelines, 2014 is applicable only for new BOT projects implemented post this policy and not for existing BOT projects. Hence any tariff fixed based on the said Guidelines is not applicable for VSPL being an existing BOT Project for which the methodology of revision of land rentals is already prescribed in its License Agreement. It is pertinent to note that in the tariff order for approving the tariff of VPT for collection of Licensee fee for open cargo storage, TAMP has specified as, "By abundant caution, this Authority would like to state that the note inserting Licensee fee for open space should not be construed as according approval to any matter flowing from the individual lease agreement as this Authority does not interfere in the individual lease agreements entered by Major Ports with individual lessees." In other words, TAMP has not specified that the approved tariff is applicable for lands licensed to BOT operators.
- (iii). Vide para 17 (xvi) of the Tariff Order of TAMP dated 27 December 2016 for fixation of quinquennial lease rentals of lands, both VPT and TAMP have agreed that there is no separate methodology prescribed in the Land Policy Guidelines for arriving the land lease rentals of BOT operators and hence VPT cannot apply any separate methodology/ formula not prescribed in the Land Policy Guidelines, 2014. It is also pertinent to note that under para 3(v)(x)(b) of its proposal, VPT has, inter alia, stated that a separate policy may have to be considered for allotment of additional lands to BOT/ PPP operators for whom lands are on nomination basis. Same logic applies for original allotment of lands to BOT operators. In other words, in the absence of specific guidelines in Land Policy, 2014, for adoption of any methodology/ formula for fixing land rentals of BOT and also the provisions in the License Agreement having become redundant due to fixing Schedule of Rates by TAMP as per Land Policy, 2014 instead of SOR under Cost Plus method of Tariff guidelines envisaged in the License Agreement, the proper course would be to seek clarification from the

Government in terms of para 20(vii) of the Land Policy Guidelines, 2014 regarding the methodology/ formula to be adopted for revising land rentals of BOT operators.

- (iv). Hence, till the clarification is received from Government on the methodology of revising the land rentals of BOT operators, the tariff fixed under tariff Order dated 15 January 2016 shall not be applied for VSPL. In this connection, it may also be noted that adoption of a different methodology post signing and operation phase of the license period based on change in Guidelines, Policies of the Government amounts to “Change in Law” in terms of Article 8.1 of License Agreement of VSPL and the adverse effect of such Change in Law shall be mitigated to the Licensee based on modifications proposed by the Licensee.

In view of our above reasoning and justifications, VSPL has provided land rentals at the current rate of ₹ 0.90/ sq. m./ week in the expenditure estimations for the period 2017-18 to 2019-20. VSPL may be permitted to claim this expenditure at actuals in due course of time depending on future outcome of our contention based on decisions of the Port and Government Authorities.

- (v). The capital expenditure of ₹16.08 crores incurred in 2009-10 towards capital dredging for widening of entrance and inner harbour channel was not allowed by the authorities on the ground that the same is not in line with the provisions of License Agreement. Subsequently, VPT commenced dredging all its channels to - 16.10 mtrs. to enable berthing of vessels with arrival draft to - 14.5 mtrs. This was started in June 2013 and completed in March 2016.

A supplementary License Agreement was entered by VPT with VSPL on 20 June 2015 as part of main License Agreement allowing VSPL to dredge its berths EQ-8 and EQ-9 to - 16.10 mtrs. at its cost. Accordingly, VSPL completed its berth front dredging to - 16.10 mtrs.

VSPL has submitted that its initial capex of ₹ 16.08 crores has contributed and enabled VPT in its capital dredging to - 16.10 mtrs. Further, in view of entering of supplementary License Agreement now entered by VSPL with VPT, the capex earlier disallowed by authorities for want of provisions in License Agreement may be re-considered and same please be allowed now by the Authorities.

6.2. The other submissions made by VSPL in its proposal are as follows:

- (i). VSPL as the first Multicargo terminal in Visakhapatnam Port could not earn the permissible 16% ROCE so far. The shortfall in our return up to 2015-16 is ₹182.01 crores. This is mainly caused due to:
- (a). Absence of level playing field due to fixation of lower tariff for neighbouring berths of VPT under tariff guidelines, 2005 and treating discounts granted to customers to survive in the competition as notional income.
 - (b). Inadequate draft to handle even a fully laden handymax vessel.
 - (c). Abnormal delay in completion of dredging by Licensor to -14.5 meters by more than 7 years.
 - (d). Abnormal delay in allotment of additional land by Licensor for more than 8 years.
- (ii). VSPL has also submitted that due to disallowance of discounts to customers in earlier tariff cycle, substantial reduction in tariff was made and the berth hire increase requested in tariff cycle up to 31 March 2014 was not granted.

6.3. The overall cost position for the years 2014-15 to 2016-17 (6 months) based on actuals and the estimates for the years 2017-18 to 2019-20 at the existing tariff as per the cost statement furnished by the VSPL is tabulated below:

(₹ in lakhs)

Sl. No.	Particulars	Actuals			Estimates		
		2014-15	2015-16	2016-17 (for 6 months)	2017-18	2018-19	2019-20
(i).	Traffic (in MMT)	5.18	4.52	2.93	6.00	6.12	6.24

Sl. No.	Particulars	Actuals			Estimates		
		2014-15	2015-16	2016-17 (for 6 months)	2017-18	2018-19	2019-20
(ii).	Total operating Income	11431.96	10563.77	6285.82	12105.55	12347.66	12592.04
(iii).	Total Operating Cost (including depreciation, management overheads and FMI – FME)	9036.33	9385.88	4915.79	10195.92	10499.06	10819.32
(iv).	Capital Employed	20976.99	20859.25	19643.49	19375.38	17830.95	16295.65
(v).	ROCE	3356.31	3337.48	1571.47	3100.06	2852.95	2607.30
(vi).	Net Surplus/ (Deficit)	(960.68)	(2159.59)	(201.44)	(1190.43)	(1004.35)	(834.57)
(vii).	Net Surplus/ (Deficit) as % of operating income	(-)8.40%	(-)20.44%	(-)3.20%	(-)14%	(-)13%	(-)11%
(viii).	Average net surplus/ deficit in % for three years	(-)10.68%			(-)12.68%		

6.4. To summarise, the tariff proposal of VSPL is as follows:

- (i). No change proposed in Berth Hire rate.
- (ii). Increase proposed in Wharfage rates in respect of following commodities:

Name of Cargo	Current Rate (₹ per tonne)	Proposed Rate (₹ per tonne)	Remarks
Coal	37.00	39.00	On par with VPT rate
Fertilizers	32.50	41.25	On par with VPT rate
Limestone	33.65	36.00	On par with VPT rate

- (iii). Increase proposed in shore handling charges from existing ₹ 45/ tonne to ₹ 65/ tonne.
- (iv). No increase proposed in Crane Hire charges.
- (v). Increase proposed in Dust suppression charges from ₹ 1.50/ tonne to ₹ 2/ tonne.
- (vi). Introduction of Tarpaulin charge at ₹ 5/ tonne.
- (vii). Existing tariff viz. Siding and Maintenance charge of ₹ 3.20/ tonne is proposed to be withdrawn.

6.5. The VSPL has filed its proposal in the prescribed format indicating the actuals/ estimates for the year 2014-15 to 2019-20 along with the Audited Balance Sheets for the years 2014-15 and 2015-16 and proposed SOR. The VSPL furnished unaudited financials for the period from April 2016 to September 2016.

7. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal of VSPL dated 10 February 2017 was forwarded to the VPT and concerned users/ user organisations seeking their comments. We have not received any comments till issue of this Order from any users/ user associations, despite a reminder.

8. A joint hearing in this case was held on 26 April 2017 at the VPT premises. The VSPL made a brief power point presentation of its proposal. At the joint hearing, the VSPL, VPT and the concerned users/ organisation bodies have made their submissions.

9.1. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, the VSPL was requested vide our letter dated 28 June 2017 to furnish additional information/ clarifications on a few points by 12 July 2017.

9.2. After seeking extension of 30 days time to respond and after our regular follow-up, the VSPL vide its letter dated 05 October 2017 and subsequent emails dated 02 January 2018, 03 January 2018 and 04 January 2018 has

furnished its reply. A summary of the additional information/ clarifications sought by us and the corresponding replies furnished by the VSPL is tabulated below:

Sl. No.	Information/ clarifications sought by us	Reply furnished by VSPL
A.	GENERAL:	
(1).	VSPL has furnished actual figures of traffic, income and expenditure only for the first six months of the year 2016-17 in the cost statements forwarded along with its proposal. Since the year 2016-17 is over, VSPL to update the figures with actuals for the year 2016-17 duly reconciling the figures with those reported in the audited Annual Accounts. A copy of the Audited Annual Accounts for the year 2016-17 also to be forwarded. Consequent to updating the figures of 2016-17 with actuals for the full year, the estimates for the subsequent years viz. 2017-18 to 2019-20 also to be reviewed and modified, if necessary, with reference to the actuals for the year 2016-17.	<p>Figures have been updated based on actuals for 2016-17. Copy of the audited Annual Accounts for 2016-17 reconciling the figures with Actuals is enclosed.</p> <p>Based on actuals for 2016-17, estimates for 2017-18 to 2019-20 have been reviewed and suitably modified.</p> <p>Furnished in Appendix I, II and III.</p>
(2).	As stipulated under clause 6.8. of the 2005 tariff guidelines, benchmark levels of productivity may be indicated and incentives may be proposed for better performance of the terminal and disincentive for performance below the benchmark level.	<p>The said clause also provides that while fixing bench mark levels, local factors relevant to the port and seasonal variations will also be borne in mind.</p> <p>As pointed out in our last tariff proposal, VSPL as the first Bulk cargo Terminal faces several unique problems such as geographical location, nature of cargo, load condition, Restricted storage area, Non-availability of adequate Railway rakes for timely cargo evacuation, dwell time of cargo, stringent Environmental norms etc. Targeted productivity level has been indicated in Form 1.</p> <p>Despite this, VSPL offers following incentives to customers</p> <p>(a). Committed discharge rate of 18000 to 30000 (depending on cargo) resulting in minimum dwell time of vessel.</p> <p>(b). Limiting cargo losses to a maximum of 0.5% against the 2% cargo losses allowed under conventional operations.</p> <p>(c). Constant monitoring of moisture level of cargos and deliver on dry to dry basis without additional cost.</p> <p>(d). Online sampling and Analysis during discharge and dispatch of cargo.</p> <p>VSPL undertakes penalty commitment ranging from USD 8000 to 30000 if committed discharge rate is not achieved (Disincentive). In this regard, it may be noted that the expenditure of `5.08 crore from 2014-17 towards penalty for not achieving committed discharge rate, has been excluded and as such absorbed by VSPL as dis-incentive.</p>

B.	FINANCIAL/ COST STATEMENTS:																																											
(1).	Analysis of actuals vis-à-vis estimates for the past period (Form-7):																																											
(i).	The estimates for the year 2016-17 considered by VSPL in Form 7 is not found to be as per the estimates considered by the Authority in Order No.TAMP/18/2014-VSPL dated 15 May 2015. This may be considered as in the said Order. The income estimates, however, to be adjusted to reflect the tariff increase/ decrease granted in the ibid Order for a like-to-like comparison.	<table><tr><th>Increase / decrease approved by Authority during the last Tariff Order</th><th>Amount in Lakhs</th><th>15-16</th><th>16-17</th></tr><tr><td>HMC Charges</td><td>1,673.63</td><td>688.14</td><td>985.49</td></tr><tr><td>Shore Handling</td><td>245.96</td><td>101.12</td><td>144.84</td></tr><tr><td>BMHS reduction</td><td>(121.50)</td><td>(48.60)</td><td>(72.90)</td></tr><tr><td>From Cargo Handling:</td><td>1,798.09</td><td>740.66</td><td>1,057.43</td></tr><tr><td>From Berth hire</td><td>1,846.32</td><td>722.13</td><td>1,124.19</td></tr><tr><td></td><td>3,644.41</td><td>1,462.79</td><td>2,181.62</td></tr></table> <p>The above amount was considered by Authority against total deficit of ₹ 58.07 Crores for the previous tariff cycle. Accordingly Form 7 was modified.</p>	Increase / decrease approved by Authority during the last Tariff Order	Amount in Lakhs	15-16	16-17	HMC Charges	1,673.63	688.14	985.49	Shore Handling	245.96	101.12	144.84	BMHS reduction	(121.50)	(48.60)	(72.90)	From Cargo Handling:	1,798.09	740.66	1,057.43	From Berth hire	1,846.32	722.13	1,124.19		3,644.41	1,462.79	2,181.62														
Increase / decrease approved by Authority during the last Tariff Order	Amount in Lakhs	15-16	16-17																																									
HMC Charges	1,673.63	688.14	985.49																																									
Shore Handling	245.96	101.12	144.84																																									
BMHS reduction	(121.50)	(48.60)	(72.90)																																									
From Cargo Handling:	1,798.09	740.66	1,057.43																																									
From Berth hire	1,846.32	722.13	1,124.19																																									
	3,644.41	1,462.79	2,181.62																																									
(ii).	As stated earlier, the actuals for the year 2016-17 given for six months to be updated with actuals for the full year reported in the Audited Accounts.	Figures have been updated based on actuals for 2016-17.																																										
(iii).	The preliminary and upfront fee write off estimated in the cost statement in the last tariff Order is ₹33.10 lakhs for each of the years 2014-15 to 2016-17. The actual figure considered by VSPL is of ₹33.20 lakhs for the corresponding period. Please explain the reasons for mismatch in these figures. As it is write off amount on uniform basis, it should be uniform for all the years.	<p>Total preliminary and upfront fee write off for the year is ₹33.10 Lakhs, which includes upfront fee write off of ₹30.78 Lakhs and preliminary expenditure written off of ₹2.32 Lakhs.</p> <p>Figure updated.</p>																																										
(iv).	The rates approved by the Authority are ceiling levels. The VSPL may indicate the discount over the ceiling rates, if any, allowed by it during the years 2014-15 to 2016-17 other than for SAIL cargo for our reference and records. Also, clarify whether the actual income reported in the Annual Accounts for the years 2014-15 to 2016-17 are revenue realised at the ceiling level of tariff prescribed by the Authority or at the discounted level of tariff.	<p>The actual income reported for the years 2014-15 to 2016-17 are the actual tariff collected from our customers.</p> <p>The discount given to SAIL from the years 2014-15 to 2016-17 is given below:</p> <table><tr><th>Period from</th><th>To</th><th>Qty. handled</th><th>Rate Collected</th><th>TAMP Rate</th><th>Discount</th><th>Amount</th></tr><tr><td>1.4.2014</td><td>20.9.2014</td><td>4,27,001</td><td>166.50</td><td>206.70</td><td>40.20</td><td>1,71,65,440</td></tr><tr><td>21.9.2014</td><td>31.3.2015</td><td>10,85,208</td><td>189.90</td><td>206.70</td><td>16.80</td><td>1,82,31,494</td></tr><tr><td>1.4.2015</td><td>31.3.2016</td><td>14,05,183</td><td>189.90</td><td>206.70</td><td>16.80</td><td>2,36,07,074</td></tr><tr><td>1.4.2016</td><td>31.3.2017</td><td>1,613,828</td><td>167.50</td><td>206.70</td><td>39.20</td><td>63,262,081</td></tr><tr><td></td><td></td><td>4,531,220</td><td>178.45</td><td>206.70</td><td>28.25</td><td>122,266,090</td></tr></table>	Period from	To	Qty. handled	Rate Collected	TAMP Rate	Discount	Amount	1.4.2014	20.9.2014	4,27,001	166.50	206.70	40.20	1,71,65,440	21.9.2014	31.3.2015	10,85,208	189.90	206.70	16.80	1,82,31,494	1.4.2015	31.3.2016	14,05,183	189.90	206.70	16.80	2,36,07,074	1.4.2016	31.3.2017	1,613,828	167.50	206.70	39.20	63,262,081			4,531,220	178.45	206.70	28.25	122,266,090
Period from	To	Qty. handled	Rate Collected	TAMP Rate	Discount	Amount																																						
1.4.2014	20.9.2014	4,27,001	166.50	206.70	40.20	1,71,65,440																																						
21.9.2014	31.3.2015	10,85,208	189.90	206.70	16.80	1,82,31,494																																						
1.4.2015	31.3.2016	14,05,183	189.90	206.70	16.80	2,36,07,074																																						
1.4.2016	31.3.2017	1,613,828	167.50	206.70	39.20	63,262,081																																						
		4,531,220	178.45	206.70	28.25	122,266,090																																						
(v).	(a). The Annual Accounts of VSPL reports interest income - Others (₹366.11 lakhs and ₹1509.79 lakhs) and liabilities no longer required written back (₹294.41 lakhs and ₹6.84 lakhs) for the years 2014-15 and 2015-	<p>Interest income others pertains to interest earned from Group company on the ICD placed with them.</p> <p><u>Liabilities no longer required written back: (294.41 Lakhs)</u></p> <p>As per the loan agreement with IDFC, securities are required to be</p>																																										

	16 respectively which has been excluded by the VSPL. The nature of each of these income reported in the Annual Accounts to be explained.	<p>mortgaged by the Company by 28 July 2012, otherwise additional interest of 1% p.a. is payable on the loan outstanding. As VSPL could not create mortgage within the due date, liability was created in favour of IDFC and the same was unpaid as at 31 March 2014. During the current year, the Company created the mortgage in favour of IDFC and the Company obtained wavier from payment of penal interest on account of non-creation of securities. As a result, the Company reversed the liability created upto 31 March 2014 in the current year.</p> <p><u>Liabilities no longer required written back: (6.84 Lakhs)</u></p> <p>Outstanding payables for more than 3 years were written off during the year.</p>
	(b). The Annual Accounts for the years 2014-15 and 2015-16 under the head other income reflects “liabilities no longer required - written back”. Clarify the nature of this item and whether it relates to cargo operations of EQ8 and EQ9 berths.	It is not related to cargo operations of EQ 8 or EQ9 and it relates to charges/ penal interest/ finance charges.
(vi).	(a). Reference is drawn to para 12(vi)(l) of the Order dated 15 May 2015 which elaborately deals with the reasoning for disallowing of the capital dredging expenditure at ₹16.08 crores incurred by VSPL. In the current exercise, the VSPL has requested to allow the said capex of ₹16.08 crores incurred towards deepening of channel/ berth and capitalized in the year 2009-10 by the VSPL for the submissions now made by the VSPL. In this regard, the VSPL to confirm if there is any change in the position now from then mentioned as reported in the said para in the Order dated 15 May 2015.	<p>This issue has been challenged in our Writ appeal pending before the High Court on the following grounds:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. The capex of ₹16.08 Cr is in line with Article 7.3(iv) of our Licence agreement with VPT which stipulates that VPT and VSPL shall mutually cooperate to achieve the objective of the License agreement so as to achieve high throughput performance by optimum utilization of Project facilities of VSPL. 2. The said Capex has facilitated widening of entrance channel that paved the way for entry of Panamax vessels to the inner harbour berths of not only VSPL but also the berths of VPT. THIS HAS BEEN AFFIRMED BY VPT ALSO TO TAMP AS RECORDED IN PARA 8.3(6) of the Tariff order dated 11.10.2011. 3. This Capex has helped in reduction of operating cost to the users by direct entry of Panamax vessels to Inner Harbour berths and generated additional traffic for both VPT and VSPL. 4. Quoting the MOU withdrawal as reason for disallowing this capex is not relevant and the Authorities may appreciate that this expenditure is allowable under clauses 2.9.5 and 2.9.6 of the Tariff guidelines which prescribe the eligibility conditions for allowing any Capital expenditure. <p>We therefore submit that the same shall be allowed taking an objective view of the issue. Hence we have not made any adjustment in Gross Block as suggested by the Authority. The change in our position is that now a supplementary agreement has been entered permitting deepening of our berth fronts to -16.10 Meters and as such the Capex is brought within the ambit of our License Agreement.</p>
	(b). The VSPL has stated that it has entered into a Supplementary Agreement with VPT on 20 June 2015 as a part of main License Agreement allowing VSPL to dredge its berths to -16.10 mtrs at VSPL costs. In this regard, the VSPL to forward a	Copy of the Supplementary Agreement is furnished as Appendix IV. Hitherto, the expenditure was not allowed by the Authorities for the reason that the same was entered outside the purview of the License Agreement by an M.O.U and in the said M.O.U there was a condition that VSPL shall not seek any tariff increase for this Capex. The said M.O.U having been withdrawn by mutual consent of Licensor and Licensee is not relevant now. Supplementary agreement having been entered now forms part of the main License Agreement and accordingly this Capex is automatically brought

	copy of the supplementary License Agreement entered with VPT and refer the relevant clause allowing the dredging cost in the fixation of tariff.	under the purview of the License Agreement. Without this Capex, further dredging activity upto -16.10 Meters could not have been achieved. It is submitted that once the Capex is brought within the purview of the License Agreement, it is for the Authorities to consider allow ability of this Capex as per the Tariff Guidelines based on benefit of this Capex in terms of growth in traffic, cost savings to Users, Cost reduction to the terminal operator etc. The Supplementary agreement was unilaterally finalized by VPT and VSPL had no choice except to enter the same for getting the dredging completed. Hence there is no such specific clause allowing this Capex in fixation of tariff. In our view, specific clause allowing dredging cost in fixation of tariff is not the criteria but eligibility of this Capex as per tariff Guidelines as decided by the Authorities are the criteria. – Appendix - IV
	(c). It may be clarified whether the Supplementary Agreement has retrospective effect to cover the capital dredging expenditure of ₹16.08 crores capitalized in the year 2009-2010.	As explained above, the Supplementary Agreement was finalized by VPT and VSPL was required to sign the same as per the terms proposed by VPT which is a condition for granting approval to VSPL for dredging to - 16.10 Meters at its berth fronts. Further dredging activity to - 16.10 Meters could not have been achieved as per the Supplementary agreement without the said Capex of ₹16.08 crores.
(vii).	During the revision, the VSPL has stated that after commencement of commercial operations by VGCBPL at GCB from 1 April 2013, charges for ligherage are directly paid by SAIL to VGCBPL. However, from the reconciliation statement furnished by VSPL, it is found that the income from handling activity at general cargo berth, outer harbour to the tune of ₹16.23 crores in 2014-15 and ₹4.10 crores in 2015-16 reported in the Annual Accounts are excluded from the operating income shown in the cost statement citing that it is based on various contracts with various customers to lighterage/handle their fully laden vessels at general cargo berth of VPT. Similar adjustment has been done with reference to expenditure relating to stevedoring charges at general cargo berth reported in the Annual Accounts. In this regard, the decision taken by the Authority in Para 11 (ii)(c) of the Order dated 11 October 2011 and Para 12(iii)(a), (b) and (c) of the Order dated 15 May 2015, both relating to revision of the SOR of VSPL, may be referred. It is categorically stated that the tariff arrangement at GCB for lighterage/ handling services rendered by VSPL to various customers does not have approval	No further remarks.

	of the Authority, as stated in the said two Orders.	
(viii).	From the reconciliation statement furnished by VSPL, it is found that the income to the tune of ₹43.22 lakhs in 2014-15 and negative income of ₹0.13 lakhs in 2015-16 towards reimbursement of Siding and haulage charges is excluded from the operating income shown in the cost statement. The reasons for deletion of this revenue to be explained. The VSPL to clarify whether the said revenue is not flowing from the rate of ₹3.20/tonne prescribed in the existing SOR towards railway siding administration and maintenance charges.	Siding and haulage charges are collected and fully remitted to VPT Railways for availing the Railway services from VPT. Hence same has been excluded from operating income. This revenue is not flowing from the rate of ₹3.20/ Ton towards siding maintenance charges as the same was not collected from any customer.
(ix).	From the reconciliation statement furnished by VSPL, it is noticed that there is a minor mismatch in the Income to the tune of ₹13,755.00 which is not reconciled with the income reported in the Annual Accounts for the year 2015-16. The VSPL may correct this position.	Numbers updated.
(x).	<u>Revenue Share:</u> The sum of actual income from wharfage and berth hire reported in the Annual Accounts for the years 2014-15 and 2015-16 is ₹1075.78 lakhs and ₹1386.62 lakhs respectively. The revenue share when computed as per the LA at 17.111% on the wharfage and berth hire income reported by the VSPL in the Annual Accounts for the years works out to ₹184.08 lakhs and ₹237.27 lakhs for the years 2014-15 and 2015-16 respectively as against ₹392.15 lakhs and ₹469.76 lakhs reported in its Annual Accounts. Explain the reasons for the difference.	Reconciliation statement furnished as Appendix-V. Reasons for variance is due to inclusion of wharfage charges under Integrated terminal service charges i.e., Integrated terminal service charges invoice includes wharfage that results in the difference.
(2).	Since the actuals furnished in the cost statement for the year 2016-17 is for six months and not for the full year, for the purpose of comparison, the actual figures furnished by VSPL is prorata adjusted for full year. This exercise is done only for the purpose of comparison with projections to assess the	Actuals updated.

	reasonableness of projections for the year 2017-18.	
(3).	Traffic:	
(i).	The traffic projected for the year 2017-18 in comparison to 2016-17 actual traffic for six months prorata adjusted for full year furnished in Form 2A shows reduction in the traffic of steam coal from 9.26 lakh tonnes to 7.00 lakh tonnes, pet coke from 11.82 lakh tonne to 8.00 lakh tonnes. The VSPL to explain reasons for reduction in the traffic projection of these cargo items. If based on actual traffic handled for full year of 2016-17, there are other cargo as well where projection is lower than the actual traffic handled by VSPL, the VSPL to furnish reasons for the projecting reduction in traffic of few cargo items.	<p>The traffic projections for year 2017-18 to 2019-20 have been revised now based on the actuals, which may please be perused by the authorities.</p> <p>Please note that the annual average traffic projected is 6.3 Million MT as against actual average traffic handled for 2014-17 is 5.3 Million MT.</p>
(ii).	As regard the point made by VSPL that development of multi cargo berths at EQ-2 to EQ-5, WQ-7 and WQ-8 will impact the traffic of VSPL, the VSPL to confirm whether all these projects will be commissioned during this tariff cycle. If not, VSPL to review the traffic projections upwards.	As per the Administration Report of VPT for 2015-16, the multipurpose berth by replacement of existing Berths EQ 2 to EQ-5 will be completed by October 18. Only VPT can confirm the position regarding WQ-7 and WQ-8. It may be noted that VSPL now faces not only intraport competition but also inter-port competition from Gangavaram, Paradip and Dhamra Ports. Coal is the major bulk cargo in Vizag Port and SAIL is the largest bulk coal importer in Vizag. Gangavaram which is a non-major Port having seven berths is attracting major coal and other bulk cargos by dropping down their rates and assuring free storage period for 120 days. Dhamra Port is a threat for SAIL volume handled in Vizag Port. Paradip Port with considerable enhancement in infrastructure is attracting Coal, Iron ore and Limestone. Projections have been made considering all these competitive scenario and accordingly found to be realistic.
(iii).	As stated earlier, please update the cost statements with the actual traffic for the year 2016-17. Consequently, the cargo and vessel traffic for subsequent years 2017-18 to 2019-20 may be reviewed based on 2016-17 actual traffic.	Updated cost statements and traffic projections for 2017-18 to 2019-20 based on actual traffic for 2014-17 have been furnished.
(iv).	The VSPL to indicate additional traffic likely to be handled in view of addition proposed to the gross block of assets in the years 2017-18 towards strengthening of berth (₹4.98 crores) and Plant & Machinery (₹1.95 Lakhs) proposed by VSPL and confirm that the traffic estimates for this period captures the effect of the additional traffic volume, if any, on this account.	Confirmed that traffic estimates for current tariff cycle captures the effect of additional traffic on account of these Capex.

(4).	Capacity:																																																																																																																														
	The assessed capacity for all the years 2017-18 to 2019-20 is maintained at the existing level of 7.70 million tonnes per annum. The VSPL to assess addition expected in the existing capacity in view of additions to the gross block estimated at ₹4.98 crores and Plant & Machinery at (₹1.95 Lakhs) during the year 2017-18.	Assessed capacity is based on Vertical discharge capacity and cargo evacuation capacity besides completion of development of additional land and completion of dredging. Capex towards berth strengthening is to enable deepening of berth fronts to -16.10 Meters. Hence, there will not be change in assessed capacity in the review tariff cycle.																																																																																																																													
(5).	Income Estimation:																																																																																																																														
(i).	For reasons stated earlier, all the income estimates for the year 2016-17 to be updated with actuals. Consequently, estimates for the years 2017-18 to 2019-20 may also be modified, if necessary based on 2016-17 actuals.	Income estimates of 2016-17 have been updated with actuals and subsequent three years also modified as required based on 2016-17 actuals.																																																																																																																													
(ii).	The income estimation may be reviewed and modified in view of our observation to review the traffic estimation.	Reviewed and modified income estimates attached.																																																																																																																													
(iii).	In Annex-III attached to the proposal, it is seen that for estimating the operating income for the years 2017-18 to 2019-20 for cargo other than BMHS cargo, the VSPL has assumed that 100% of estimated traffic would avail the stevedoring service, 88% of the traffic would avail HMC service and 60% of cargo would avail shore handling service and storage facility, 50% of cargo will avail weighment service and 60% of cargo will pay for Railway siding maintenance for cargo other than coal at BMH and 100% by coal at BMH. The basis of arriving at the above mentioned percentages for availing different services by cargo other than BMHS cargo may be explained and justified with the percentage share of cargo that actually availed each of these services in the previous three years from 2017-18 to 2019-20.	<div>Details of tonnage of cargo availing services with BMHS, Stevedoring with HMC, Stevedoring with vessel gear and shore handling services for the years 2014 to 2017 are furnished.</div> <table><tr><th>Financial Year</th><th>Total Qty handled</th><th colspan="5">Cargo Handled by</th></tr><tr><th></th><th></th><th>BMHS</th><th>Stevedoring with HMC</th><th>Stevedoring with Vessel Gear</th><th>HMC + Shore Handling</th><th>Vessel Gear +Shore handling</th></tr><tr><th></th><th></th><th>(A)</th><th>(B)</th><th>(C)</th><th>(D)</th><th>(E)</th></tr><tr><td>2014-2015</td><td>51.76</td><td>13.92</td><td>8.80</td><td>1.35</td><td>23.90</td><td>3.80</td></tr><tr><td>2015-2016</td><td>45.10</td><td>10.54</td><td>9.28</td><td>1.05</td><td>22.04</td><td>2.20</td></tr><tr><td>2016-2017</td><td>63.24</td><td>19.01</td><td>13.81</td><td>4.30</td><td>22.86</td><td>3.27</td></tr><tr><td>TOTAL</td><td>160.11</td><td>43.46</td><td>31.88</td><td>6.70</td><td>68.80</td><td>9.27</td></tr><tr><td>% Cargo</td><td></td><td>27.15</td><td>19.91</td><td>4.18</td><td>42.97</td><td>5.79</td></tr><tr><td>% HMC</td><td>A + B +D</td><td>90</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>% Vessel Gear</td><td>C+E</td><td>10</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>% Shore handling</td><td>D + E</td><td>49</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table> <div>Details of tonnage of cargo availing services and percentage of services, excluding bulk material handling system, i.e. Stevedoring with HMC, Stevedoring with vessel gear and shore handling services for the years 2014 to 2017 are furnished.</div> <table><tr><th>Financial Year</th><th>Total Qty handled (Excl BMHS)</th><th colspan="4">Cargo handled with</th></tr><tr><th></th><th></th><th>Stevedoring with HMC</th><th>Stevedoring with Vessel Gear</th><th>HMC + Shore Handling</th><th>Vessel Gear + Shore handling</th></tr><tr><th></th><th></th><th>(A)</th><th>(B)</th><th>(C)</th><th>(D)</th></tr><tr><td>2014-2015</td><td>37.84</td><td>8.80</td><td>1.35</td><td>23.90</td><td>3.80</td></tr><tr><td>2015-2016</td><td>34.56</td><td>9.28</td><td>1.05</td><td>22.04</td><td>2.20</td></tr><tr><td>2016-2017</td><td>44.24</td><td>13.81</td><td>4.30</td><td>22.86</td><td>3.27</td></tr><tr><td>TOTAL</td><td>116.65</td><td>31.88</td><td>6.70</td><td>68.80</td><td>9.27</td></tr><tr><td>% Cargo</td><td></td><td>27.33</td><td>5.74</td><td>58.98</td><td>7.95</td></tr></table>	Financial Year	Total Qty handled	Cargo Handled by							BMHS	Stevedoring with HMC	Stevedoring with Vessel Gear	HMC + Shore Handling	Vessel Gear +Shore handling			(A)	(B)	(C)	(D)	(E)	2014-2015	51.76	13.92	8.80	1.35	23.90	3.80	2015-2016	45.10	10.54	9.28	1.05	22.04	2.20	2016-2017	63.24	19.01	13.81	4.30	22.86	3.27	TOTAL	160.11	43.46	31.88	6.70	68.80	9.27	% Cargo		27.15	19.91	4.18	42.97	5.79	% HMC	A + B +D	90					% Vessel Gear	C+E	10					% Shore handling	D + E	49					Financial Year	Total Qty handled (Excl BMHS)	Cargo handled with						Stevedoring with HMC	Stevedoring with Vessel Gear	HMC + Shore Handling	Vessel Gear + Shore handling			(A)	(B)	(C)	(D)	2014-2015	37.84	8.80	1.35	23.90	3.80	2015-2016	34.56	9.28	1.05	22.04	2.20	2016-2017	44.24	13.81	4.30	22.86	3.27	TOTAL	116.65	31.88	6.70	68.80	9.27	% Cargo		27.33	5.74	58.98	7.95
Financial Year	Total Qty handled	Cargo Handled by																																																																																																																													
		BMHS	Stevedoring with HMC	Stevedoring with Vessel Gear	HMC + Shore Handling	Vessel Gear +Shore handling																																																																																																																									
		(A)	(B)	(C)	(D)	(E)																																																																																																																									
2014-2015	51.76	13.92	8.80	1.35	23.90	3.80																																																																																																																									
2015-2016	45.10	10.54	9.28	1.05	22.04	2.20																																																																																																																									
2016-2017	63.24	19.01	13.81	4.30	22.86	3.27																																																																																																																									
TOTAL	160.11	43.46	31.88	6.70	68.80	9.27																																																																																																																									
% Cargo		27.15	19.91	4.18	42.97	5.79																																																																																																																									
% HMC	A + B +D	90																																																																																																																													
% Vessel Gear	C+E	10																																																																																																																													
% Shore handling	D + E	49																																																																																																																													
Financial Year	Total Qty handled (Excl BMHS)	Cargo handled with																																																																																																																													
		Stevedoring with HMC	Stevedoring with Vessel Gear	HMC + Shore Handling	Vessel Gear + Shore handling																																																																																																																										
		(A)	(B)	(C)	(D)																																																																																																																										
2014-2015	37.84	8.80	1.35	23.90	3.80																																																																																																																										
2015-2016	34.56	9.28	1.05	22.04	2.20																																																																																																																										
2016-2017	44.24	13.81	4.30	22.86	3.27																																																																																																																										
TOTAL	116.65	31.88	6.70	68.80	9.27																																																																																																																										
% Cargo		27.33	5.74	58.98	7.95																																																																																																																										

		<table><tr><td>% HMC</td><td>A+B+C</td><td></td><td>86.31</td><td></td><td></td></tr><tr><td>% Vessel Gear</td><td>B +D</td><td></td><td>13.69</td><td></td><td></td></tr><tr><td>% of Shore Handling :</td><td>C+D</td><td></td><td>66.93</td><td></td><td></td></tr></table> <p>Based on actual shore handling services availed by customers and in view of projected traffic growth, it is estimated that 90% of cargo will avail Harbour Mobile Cranes, 70% shore handling services. Since weightment services are optional it is estimated that 50% of customers will avail this service.</p>	% HMC	A+B+C		86.31			% Vessel Gear	B +D		13.69			% of Shore Handling :	C+D		66.93		
% HMC	A+B+C		86.31																	
% Vessel Gear	B +D		13.69																	
% of Shore Handling :	C+D		66.93																	
(iv).	For the years 2017-18 to 2019-20, VSPL has estimated plot rent for cargo other than BMHS cargo for the additional land assuming 20% of the said cargo will avail storage facility in EXIM Park. In this regard, the following points to be clarified:																			
	<p>(a). The VSPL in para 5 of its proposal has stated that for reasons cited, capex projected during last tariff cycle for development of additional land could not be pursued. Further, due to uncertainty, the VSPL has stated that the development of additional land is being deferred for time being. The VSPL has in its proposal also stated that the basic infrastructure facilities like connecting road, rail line link, etc. are yet to be provided by the Licensor. In the above circumstances, the VSPL to confirm whether the additional land can be utilized for stacking purpose and the plot rent income estimated by VSPL from the years 2017-18 to 2019-20 is in order.</p>	<p>Land allotted at EXIM Park is very low lying with poor soil quality and requiring huge development cost than expected cost. In addition, it was first proposed to draw the railway line to our land from existing railway lines laid by HPCL to save sizeable Capex by reduced distance of railway track from take-off point. But, same was not consented by HPCL and VSPL was required to construct railway line for long distance from take off point at VPT's siding thereby substantially enhancing the projected capex.</p> <p>In view of the intense competition, customers are not willing to bear the cost of transportation of cargo to EXIM Park.</p> <p>In the meantime, based on the report of Boston Consulting Group, VPT decided to allot additional lands to VGCB and Adani in the vicinity of their terminal. VSPL also requested VPT to allot additional land in its vicinity to save the transportation cost and environmental issues and VPT accordingly sent proposals to Government with their board's approval for allotment of additional lands to VGCB, Adani and VSPL. In view of this development and substantial increase in lease rentals as per the recent tariff order based on Land Policy, 2014 and Pending fresh allotment in our vicinity, VSPL has surrendered 21 acres of land out of the 30 acres allotted at EXIM Park, with effect from 01.4.2017. The plot rent income has been estimated accordingly for 2017-18 to 2019-20 targeting those customers requiring longer storage period and found to be in order.</p> <p><u>Appendix – VI</u></p>																		
	<p>(b). The basis of arriving at the said percentage for estimating the plot rent revenue from additional land may be explained.</p>	It is our estimation based on feedback from our Marketing team.																		
	<p>(c). From the revenue estimation of plot rent, it appears that from the year 2017-18 onwards 60% of cargo other than BMHS cargo will avail storage facility beyond the prescribed free period i.e. 60% of cargo will avail existing storage facility and 20% of cargo will avail storage at the additional land. Please confirm whether the above understanding is correct.</p>	Yes above understanding is correct. But as per the revised projections, 70% of cargo other than BMHS cargo will avail storage facility beyond the prescribed free period i.e., 70% of cargo will avail existing storage facility and 10% of cargo will avail storage at the additional land, which requires longer storage period. In view of surrender 21 acres of land to VPT, VSPL has reduced storage facility from 20% to 10%.																		

(v).	<p>The VSPL has stated in Annex-VI that the effect on revenue on account of lower rates and or allowing higher rebates to SAIL at ₹4.22 crores for each of the year 2017-18 to 2019-20 has been estimated in projections and has requested that this notional income may not be considered in tariff revision. The request is not clear to us.</p>	<p>During the current year, we have entered an agreement with SAIL for handling their coking coal panamax vessels for 3 years short term contract with minimum quantity of 2 MMT per annum for ₹172.53 PMT.</p> <p>However, in the income estimates, VSPL has projected as per the rates prescribed in the SOR for usage of bulk Material handling system instead of actual rate agreed for SAIL for the next 3 years. The following notional income which we have shown in the income estimates on account of bulk material handling services may be excluded while tariff revision.</p> <table><tr><th>From</th><th>To</th><th>Qty Projected</th><th>Agreed Rate</th><th>TAMP Rate</th><th>Discount</th><th>Amt</th></tr><tr><td></td><td></td><td>(₹ in Lakhs)</td><td>₹ PMT</td><td>₹PMT</td><td>PMT</td><td>₹ in Crores</td></tr><tr><td>01.4.17</td><td>18.4.17</td><td>7.50</td><td>172.50</td><td>201.00</td><td>28.50</td><td>2.14</td></tr><tr><td>19.4.17</td><td>31.03.18</td><td>12.50</td><td>172.53</td><td>201.00</td><td>28.47</td><td>3.56</td></tr><tr><td>01.4.18</td><td>31.03.19</td><td>20.00</td><td>172.53</td><td>201.00</td><td>28.47</td><td>5.69</td></tr><tr><td>01.4.19</td><td>31.03.20</td><td>20.00</td><td>172.53</td><td>201.00</td><td>28.47</td><td>5.69</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td></td><td>60.00</td><td>172.52</td><td>201.00</td><td>28.48</td><td>17.08</td></tr></table> <p>As submitted in our last tariff proposal, SAIL is the only major customer importing coking coal through Panamax vessels in Vizag Port for about 5 million Tons per annum. Our EQ-8 berth with mechanized handling system is customized to the requirement of SAIL in view of the 30 years Long-term agreement entered on 31.1.2005 itself. However, the said contract has been put under abeyance due to non-completion of deepening of navigation channels by VPT and presently VSPL is able to retain SAIL by agreeing to enter into various short-term agreements with SAIL on conditions acceptable to SAIL. Otherwise, the Project facilities of EQ-8 will be grossly underutilized. Accordingly, it is neither the discretion nor commercial decision of VSPL to grant discount or higher rebates to SAIL.</p> <p>It is our considered submission that Tariff guidelines clauses 2.16.1 which provides that rates prescribed in SOR are ceiling rates and Rebates/discounts are floor levels do not prohibit that such discounts/Rebates shall not be recognized for calculation of actual income during tariff fixation.</p> <p><i>It is pertinent to note that as per the communication of TAMP No.46/2015-Misc. dated 24.7.15, only the actual income earned by the operator to be considered and not notional income. Hence, we request for exclusion of the above said notional income from Sail included in our Projections, from 2017-18 to 2019-20 in view of the firm rate to be collected from SAIL as per agreement already entered.</i></p> <p><u>Appendix - VII</u></p>	From	To	Qty Projected	Agreed Rate	TAMP Rate	Discount	Amt			(₹ in Lakhs)	₹ PMT	₹PMT	PMT	₹ in Crores	01.4.17	18.4.17	7.50	172.50	201.00	28.50	2.14	19.4.17	31.03.18	12.50	172.53	201.00	28.47	3.56	01.4.18	31.03.19	20.00	172.53	201.00	28.47	5.69	01.4.19	31.03.20	20.00	172.53	201.00	28.47	5.69										60.00	172.52	201.00	28.48	17.08
From	To	Qty Projected	Agreed Rate	TAMP Rate	Discount	Amt																																																				
		(₹ in Lakhs)	₹ PMT	₹PMT	PMT	₹ in Crores																																																				
01.4.17	18.4.17	7.50	172.50	201.00	28.50	2.14																																																				
19.4.17	31.03.18	12.50	172.53	201.00	28.47	3.56																																																				
01.4.18	31.03.19	20.00	172.53	201.00	28.47	5.69																																																				
01.4.19	31.03.20	20.00	172.53	201.00	28.47	5.69																																																				
		60.00	172.52	201.00	28.48	17.08																																																				
(vi).	<p>The Authority has approved ₹ 5/- per tonne for covering of dusty cargo vide Order No.TAMP/34/2016-VPT dated 8 February 2017 for VPT and BOT operators authorised by VPT for this task. It is seen that VSPL has not estimated income from this item which is an existing rate while projecting income at existing rates. The VSPL to include income from this item in</p>	<p>₹ 5 PMT is estimated towards tarpaulin coverage charges as per the VPT circular.</p> <p>Tarpaulin coverage income at existing rates modified accordingly.</p>																																																								

	the revenue estimation at existing rates.																																																							
(vii).	Confirm the income estimated for the years 2017-18 to 2019-20 is based on the rates prescribed in the existing SOR of VSPL. Confirm the income estimates do not capture tariff reduction/ concession, if any, granted by VSPL in the years 2014-15 to 2016-17 on account of flexibility available to Port Trusts/ BOT operators.	It is confirmed that income for 2017-18 to 2019-20 are estimated based on the rates prescribed in the existing SOR. It is also confirmed the income estimates do not capture tariff reduction/ concessions granted.																																																						
(viii).	(a). Please explain the basis of handling rate considered for computation of berth hire income (as seen from the soft copy of the proposal) at 24000 tonnes/ day for coal at BMHS, 21850 tonnes/ day for coal, 8000 tonnes/ day for fertilizer, 16255 tonnes/ day for Steam Coal, 15180 tonnes/ day for Pet coke, 15786 tonnes/ day for gypsum, 13432 tonnes/ day for Iron Ore, 11544 tonnes/ day for manganese ore and 7600 tonnes/ day for other cargo. Please confirm that the handling rate assumed for estimation of berth hire income is in line with the actual handling rate achieved in the past period 2014-15 to 2016-17.	<p>The following are the details of average discharge rates achieved for the last tariff cycle.</p> <table><tr><th rowspan="2">CARGO</th><th colspan="4">AVG. DISCHARGE RATE</th></tr><tr><th>2014-15</th><th>2015-16</th><th>2016-17</th><th>AVG</th></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>COKING COAL</td><td>21,533</td><td>21,565</td><td>22,720</td><td>21,940</td></tr><tr><td>STEAM COAL</td><td>13,982</td><td>18,483</td><td>16,176</td><td>16,214</td></tr><tr><td>GYPSUM</td><td>11,970</td><td>18,243</td><td>15,782</td><td>15,331</td></tr><tr><td>MANGANESE ORE</td><td>12,796</td><td>12,883</td><td>12,079</td><td>12,586</td></tr><tr><td>IRON ORE</td><td></td><td>12,887</td><td>16,973</td><td>14,930</td></tr><tr><td>PETCOKE</td><td>11,490</td><td>17,486</td><td>16,447</td><td>15,141</td></tr><tr><td>FERTILIZERS</td><td>8,302</td><td>10,893</td><td>-</td><td>9,597</td></tr><tr><td>OTHERS</td><td>7,302</td><td>8,432</td><td>10,681</td><td>8,805</td></tr></table> <p>In the cost statements, income of berth hire is estimated based on targeted productivity level as mentioned in Form 1 instead of Average discharges rates.</p>	CARGO	AVG. DISCHARGE RATE				2014-15	2015-16	2016-17	AVG						COKING COAL	21,533	21,565	22,720	21,940	STEAM COAL	13,982	18,483	16,176	16,214	GYPSUM	11,970	18,243	15,782	15,331	MANGANESE ORE	12,796	12,883	12,079	12,586	IRON ORE		12,887	16,973	14,930	PETCOKE	11,490	17,486	16,447	15,141	FERTILIZERS	8,302	10,893	-	9,597	OTHERS	7,302	8,432	10,681	8,805
CARGO	AVG. DISCHARGE RATE																																																							
	2014-15	2015-16	2016-17	AVG																																																				
COKING COAL	21,533	21,565	22,720	21,940																																																				
STEAM COAL	13,982	18,483	16,176	16,214																																																				
GYPSUM	11,970	18,243	15,782	15,331																																																				
MANGANESE ORE	12,796	12,883	12,079	12,586																																																				
IRON ORE		12,887	16,973	14,930																																																				
PETCOKE	11,490	17,486	16,447	15,141																																																				
FERTILIZERS	8,302	10,893	-	9,597																																																				
OTHERS	7,302	8,432	10,681	8,805																																																				
	(b). It is seen that there is mismatch in the productivity level considered for estimation of berth hire income and that indicated in Form 1 at Sl. No.6 under the title Targeted Productivity level. The reasons for mismatch to be explained.	Basis targeted productivity level, berth hire estimates are modified.																																																						
	(c). The exchange rate adopted for arriving at the income from berth hire for the years 2014-15 to 2016-17 is seen to be 1 US \$ = ₹ 67.17. The VSPL may update it with the prevailing exchange rate.	Updated with prevailing exchange rate of `64.02.																																																						
(6).	Operating Cost:																																																							
(i).	In terms of clause 2.5.1. of the 2005 tariff guidelines, expenditure projection should be in line with traffic adjusted for price fluctuation with respect to the current movement of Wholesale Price Index (WPI) for all the commodities announced by	The cost estimates for the years 2017 to 2020 have been modified taking cost escalation at 2%.																																																						

	the Government of India. The WPI for all the commodities for the tariff cases to be decided in the year 2017-18 decided by the Authority is 2% which has been communicated to all Major Port Trusts and BOT operators including VSPL vide our letter No.TAMP/27/2005-Misc dated 26 May 2017. Hence, the annual escalation in the estimation of operating cost for the years 2017-18 to 2019-20 to be modified accordingly.	
(ii).	As stated earlier, the estimates of all expenses for the years 2017-18 to 2019-20 may be reviewed and revised based on 2016-17 actuals.	Reviewed and revised estimates attached.
(iii).	<u>Operating and Direct Labour:</u>	
	(a). The base unit labour cost (as seen from the soft copy of the proposal) of ₹8.50 per tonne for coking coal at BMHS and ₹4.32 per tonne for other cargo is considered for estimating the operating and direct labour cost for the year 2017-18 and escalated by 2.46% per annum for the years 2018-19 and 2019-20. In this regard, the VSPL to furnish the basis for arriving at the base unit labour cost. The VSPL also to furnish copies of contract, if any, entered with the outsourcing agency/ agencies and linking the unit rate adopted with the rate in the outsourcing contract to justify estimation of operating and direct labour cost. Indicate the validity period of the contract.	<p>Estimates are modified with escalated factor of 2% per annum in line with increase in WPI as stated above by TAMP. ₹4.32 PMT for onboard labour and ₹3.70 PMT for labour deployed for wagon cleaning and leveling of coal.</p> <p>Enclosed herewith the work orders issued to M/s.Kreem Resources for supply of on board labour and M/s.Eversun Marine Trade Pvt. Ltd. for labour for wagon loading.</p> <p>Appendix – VIII (a & b)</p> <p>Subsequently, the VSPL vide its emails dated 02 January 2018 and 04 January 2018 has furnished copy each of work order issued to Eversun Marine Trade Pvt. Ltd. on labour supply for wagon loading and work order issued to M/s.Kreem Resources for supply of labour for onboard.</p>
	(b). Confirm whether the relevant service provider(s)/ contractor is engaged following a competitive bidding and arm's length relationship is maintained for such transaction which should be supported with necessary documents, if necessary.	Confirmed that contracts are awarded by competitive bidding and arm's length relationship is followed.
	(c). Annual escalation of 6% adopted by the VSPL for the year 2017-18 and 2.46% for the years 2018-19 to 2019-20 over the estimates of respective previous years to be justified with reference to the relevant provision in the outsourcing contract.	Annual escalation now revised to 2%.

(iv).	<u>Maintenance labour:</u>	
	(a). <u>Maintenance for BMH System</u>	
	(i). As seen from the soft copy of the proposal, the estimates of maintenance labour cost relates to maintenance of BMH system which has been outsourced. Justify the base rate considered at ₹39.60 lakhs for estimating this cost item in the year 2017-18 and further 2.46% annual escalation adopted for the subsequent two years viz. 2018-19 and 2019-20 with copy of the outsourcing contract entered by VSPL quoting the relevant clause in the contract in this regard.	Estimates are modified with escalation of 2%. Contract provides for annual escalation based on the minimum wages and whole sale price index. Copy of the contract entered for BMHS is furnished. <u>Appendix – IX</u>
	(ii). Confirm the validity period of such contract.	Contract is valid till 2023. – <u>Appendix – IX</u>
	(iii). Confirm whether the relevant service provider/ contractor is engaged following a competitive bidding and arm's length relationship is maintained for such transaction which should be supported with necessary documents.	Confirmed that relevant contract was awarded by competitive bidding and arm's length relationship is followed.
	(b). <u>Manual Labour operations</u>	
	(i). The reasons for steep increase in the actual/ estimates for the year 2016-17 in the maintenance labour cost by 79% in the year 2016-17 over the actual of 2015-16 to be explained.	During the FY 16-17, Tarpaulins purchased for covering of cargo of ₹67,81,607/- was included in maintenance labour. Earlier years the expenditure is included in Stores – General expenditure. Now revised.
	(ii). The estimates for 2017-18 to 2019-20 is further escalated by 2.46% per annum which may be considered at 2% per annum as stated earlier.	Estimates are modified with escalation of 2%.
(v).	<u>Equipment Running Cost:</u>	
	(a). Power Cost: As stated earlier, the per tonne power consumption, unit rate of power and power cost to be updated with 2016-17 actuals. The unit rate of electricity considered in the estimation of power cost (Form 3B) at ₹9.86 per tonne in the year 2017-18 shows escalation of 6.17% over the actuals/ estimates of the previous year and further	Form 3B has been revised with per unit cost, which includes load rate and fuel surcharge for all the years. At present unit rate is ₹7.04 (₹6.98 + surcharge of ₹0.06). A detailed statement on electricity charges for the last 3 years is furnished as Appendix - X. Bills for last 3 months are furnished.

	<p>escalated by 4.37% and 4.44% for the years 2018-19 and 2019-20 respectively over the estimates of respective previous years. The unit rate of power considered in the year 2017-18 should be substantiated with copies of recent bills of immediate last three months. The annual escalation considered by VSPL for the years 2018-19 and 2019-20 which is beyond the allowable annual escalation to be modified at the allowable annual escalation factor.</p>	
	(b). Fuel Cost:	
	<p>(i). Furnish copies of fuel bill for the last three months to substantiate the unit rate of fuel considered in the year 2017-18.</p>	<p>Actuals updated. Last 3 months bills are enclosed as <u>Appendix – XI</u>.</p> <p>Subsequently, the VSPL has vide its email dated 03 January 2018 furnished updated bill dated 29 December 2017 and also requested to consider cost of fuel at ₹63.97 per litre instead of ₹56.81 per litre as consider in estimated fuel cost.</p>
	<p>(ii). The annual escalation for the years 2018-19 and 2019-20 to be considered at 2% as against 2.46% considered by the VSPL.</p>	<p>Estimates are modified with escalation of 2%.</p>
	(c). Repairs and Maintenance Cost:	
	<p>(i). The estimation of repair and maintenance cost includes an element of annual maintenance with Liebherr for maintenance of HMC reportedly stated (as seen from the soft copy of the proposal) to be as per new agreement entered by VSPL with them. Please furnish a copy of the contract agreement entered by VSPL with Liebherr for maintenance of HMC to justify the estimate of ₹5.18 crores, ₹5.42 crores and ₹5.66 crores per annum estimated for the years 2017-18 to 2019-20 respectively. Also, confirm the said agreement is entered following a competitive bidding process.</p>	<p>In view of exorbitant AMC cost demanded by the OEM, Liebherr, as our cranes have clocked more than 30000 Engine Hours, the AMC with Liebherr was not renewed from <u>1.4.17</u>. Cranes are now maintained in-house under the supervision of Ex Liebherr Engineer and inventory of spares are maintained purchasing the same from Liebherr. Value of spares consumed under AMC in the past years has been taken as basis and the expenditure for 2017-18 to 2019-20 has been estimated at the same level of AMC cost.</p> <p>Subsequently, the VSPL has vide its email dated 03 January 2018 made following submissions for Repair and Maintenance cost of equipment relating to Liebherr HMC for the years 2017-18 to 2019-20:</p> <p>(a). In view of exorbitant AMC cost demanded by the OEM, Liebherr as VSPL cranes have clocked more than 30000 Engine Hours, the AMC with Liebherr was not renewed from <u>1.4.2016</u>. Cranes are now maintained in-house under the supervision of Ex Liebherr Engineer and inventory of spares are maintained purchasing the same from Liebherr.</p> <p>(b). During the financial year 2016-17, VSPL has not incurred any expenditure on this account as there are no significant break down of the cranes.</p> <p>Till 31.03.2016, under Annual Maintenance contract with Liebherr OEM, VSPL have been paying amount based on fixed engine hours and Liebherr has supplied all the spares as when required.</p>

		<p>(c). Repair cost shall be subject to type of break down that will happen in future and it may be on account of replacement of engine, gear box, turbo charges, winches or other important and critical spares, which will cost huge amount during that financial year.</p> <p>(d). In view of unforeseen breakdown in future, value of spares consumed under AMC in the past years has been taken as the basis and the expenditure for 2017-18 to 2019-20 has been estimated at the same level of AMC cost. The overall expenditure is spread over for the 3 years period based on tonnage handled by respective cranes.</p>
	(ii).As regards other repairs and maintenance cost, VSPL has adopted average of actuals/ estimates of 2.5 years [i.e. 2014-15 and 2015-16 and for six months in 2016-17] and applied 2.46% for estimating the cost of 2017-18. The VSPL may, instead, take the 2016-17 actuals and apply allowable escalation factor of 2% for estimating this item for the year 2017-18. For the subsequent two years, the annual escalation to be considered at 2% instead of 2.46% considered by VSPL.	Estimates are modified with escalation of 2%.
(vi).	<u>Maintenance Dredging:</u>	
	(a).The unit rate of maintenance dredging considered by VSPL @ ₹415384/ shift in the year 2016-17 and ₹425602/ shift in the year 2017-18 may be substantiated with copies of work order/ contract entered by VSPL with VPT as no expenditure under this head is reported in the years 2015-16 and 2016-17 (upto 6 months).	<p>Maintenance dredging is incurred as and when needed and advised by VPT based on Hydrographic survey. Maintenance dredging is done by Port Dredger only and no work order/contract is entered with VPT. Based on duration of actual deployment of dredger, VPT raises bill. No expenditure was incurred under this head in 2015-16 as Capital dredging to -16.10 Meters was done and berths were shut down for several days.</p> <p>Estimates are modified with escalation of 2%.</p> <p><u>Appendix - XII</u></p>
	(b).The annual escalation in the unit rate of maintenance dredging by 2.46% for the years 2018-19 to 2019-20 may be justified with provision in the work order/ contract.	Estimates are modified with escalation of 2%.
	(c).The basis of considering number of shifts (24 shift per year) for maintenance dredging may be explained.	Maintenance dredging is incurred as per the instructions of VPT based on their periodical hydrographic surveys and depends on the siltation of soil.
	(d).Confirm maintenance dredging cost is likely to be incurred by VSPL in each of the years 2017-18 to 2019-20 at the estimated level in the light of the observation that VSPL has not incurred any expenditure under this head in the last two years	Confirmed that maintenance dredging is likely to be incurred in the years 2017-18 to 2019-20 at the estimated level.

	2015-16 and 2016-17.																					
(vii).	<u>Equipment Hire Charges:</u>																					
	(a). Equipment hire charges for the years 2017-18 to 2019-20 is estimated based on different per tonne rates for different services. The unit rate adopted for estimating the equipment hire charges for handling coal and onboard equipment is ₹5.50 per tonne for each service, shore handling at ₹61 per tonne, ₹31 per tonne for internal shifting and ₹52.10 per tonne for hire of HMC. Each unit rate adopted in the estimation of expenses to be substantiated with copies of latest valid contract(s) entered by VSPL correlating it with the unit rates indicated in the contract(s) giving reference to the relevant clause in the hiring contract(s) entered by VSPL.	Work order copies attached. Cost revised as per the applicable escalation. <u>Appendix – XIII a, b and c</u> Subsequently, the VSPL has vide its email dated 02 January 2018 furnished copy each of Work order dated 17.01.2013, Addendum dated 25.09.2014 and calculation sheet on escalation of rate w.e.f. 01.4.2016 – ₹52.13 PMT and also requested to consider rate at ₹52.13 PMT instead of ₹52.10 as considered in the estimates due to clerical mistake.																				
	(b). Please confirm that the contract awarded by VSPL was finalised following competitive bidding process to ensure competitive and reasonableness of rates.	It is confirmed that the contract awarded by VSPL was finalized following competitive bidding process.																				
	(c). For estimating the hire cost of Harbour Mobile Crane (HMC), the VSPL has assumed that 88% of the cargo traffic other than BMHS cargo will avail the facility of hired HMC. The basis of applying this percentage for estimating the hire cost of HMC to be explained.	Cost statements are revised with actuals for the years 2014-17. As per which 90% of cargo traffic will avail HMC services. Out of which 60% is estimated for hired cranes. In view of age of our own cranes, inclusion of one more new hired crane and based on last 3 years actual deployment of hired crane, we have estimated 60% of total HMC Qty is estimated. (Total Qty * 90% of HMC services * 60% of hired crane= 54% overall) <table><tr><th>Financial Year</th><th>Total Qty handled (In Lakhs)</th><th>Qty handled by Hired Crane</th><th>% of Hired Crane</th></tr><tr><td>2014-2015</td><td>51.76</td><td>23.91</td><td>46.19</td></tr><tr><td>2015-2016</td><td>45.10</td><td>29.23</td><td>64.81</td></tr><tr><td>2016-2017</td><td>63.24</td><td>32.22</td><td>50.94</td></tr><tr><td>TOTAL</td><td>160.11</td><td>85.36</td><td>53.98</td></tr></table>	Financial Year	Total Qty handled (In Lakhs)	Qty handled by Hired Crane	% of Hired Crane	2014-2015	51.76	23.91	46.19	2015-2016	45.10	29.23	64.81	2016-2017	63.24	32.22	50.94	TOTAL	160.11	85.36	53.98
Financial Year	Total Qty handled (In Lakhs)	Qty handled by Hired Crane	% of Hired Crane																			
2014-2015	51.76	23.91	46.19																			
2015-2016	45.10	29.23	64.81																			
2016-2017	63.24	32.22	50.94																			
TOTAL	160.11	85.36	53.98																			
(viii).	<u>Lease Rentals:</u>																					
	(a). Please confirm that the unit rate of ₹90.55 per week for 100 sq. mtrs. adopted for estimating lease rental for area of 121,700 sq. mtrs. allotted by VPT and ₹62,986 per month for the building allotted to VSPL is in line with the provision of the License Agreement.	Lease rentals estimated at actuals paid to VPT at rates being paid to VPT. Revised tariff of lease rentals notified by TAMP is not considered as the same applies only for 11 months lease plots. Our contention is separate tariff shall be fixed for BOT operators who are allotted lands on long term license basis. No tariff has been fixed by TAMP for long term License of Port lands land to BOT Operators. Hence, Lease rent has been provided at ₹90.55/week per 100 Sq. Meters. In this regard, please vide our detailed explanation under Para 7 of our letter no.1207/Finance/TAMP/16-17 dated 10.2.17. <u>Appendix - XIV</u> Provision for ₹195,23,236/- towards lease rent to VPT for terminal based on VPT circular was made in the books of accounts for FY 16-17 as per the principle of prudent and conservative policy.																				

		However we are claiming actual rent being paid to VPT of ₹58,40,566 in the cost statements as against of provision mentioned above.
	(b). The current proposal also estimates lease rental for additional land of 30.5 acre at EXIM Park which is stated to have been registered only in July 2015 and the basic infrastructure facilities like connecting road, rail line link, etc. are yet to be provided by the Licensor. In this regard, the following points to be clarified:	
	<p>(i). As brought out in para 12(xix) of the 15 May 2015 Order, relying on the submissions by VSPL that land is allotted by VPT to VSPL in January 2014 and advance lease rent paid by VSPL to VPT based on allotment Order of the additional land dated 28 January 2014, the Authority had allowed lease rent on additional land of 30.5 acres at the level estimated by VSPL. In the current revision, the VSPL at Annex-IX relating to reasons for variation in estimates vis-à-vis actuals for the year 2014-15 furnished in Form VII has stated that VSPL has not made any payment to VPT towards lease rent for additional land in the year 2014-15 due to non-allotment of land. The above statement of VSPL contradicts its own position furnished in the last revision about allotment of land.</p> <p>In the year 2015-16, the VSPL has cited non-payment of lease rental is on additional land on account of non-completion of registration of the said land. This contradicts the point made by VSPL in para 5 of its proposal that the additional land at Exim Park was registered in July 2015. As regards, the year 2016-17, the VSPL has stated in the Annex-IX it has provided for lease rental on the additional land. The year 2016-17 is already over.</p>	<p>It is a fact that VPT, vide their letter dated 28.1.2014 informed the allotment of land at EXIM Park and advised VSPL to pay ₹1,32,00,858 plus Service tax towards one year Provisional rent and one year rent as Security deposit.</p> <p>VSPL accordingly paid ₹1,48,32,484/- on 21.2.2014 towards one year provisional rent and further ₹1,32,00,858/ towards Security deposit on 12.9.2014. Afterwards, VPT delayed finalization of the lease deed for registration and communicated the finalized lease deed to VSPL only on 8.6.2015. Hence, no rent could be paid for 2014-15. Even after finalizing the lease deed, the registration could be completed only on 12th October' 15. Understand that the delay by VPT were due to some administrative reasons.</p> <p>Thus, land allotment was completed only in second half of Financial year 2015-16.</p> <p>Since VSPL has not received any bills from VPT, VSPL has made provision for payment of lease rent to Exim park for the period July 2015 to March 2017 in the books of accounts for FY 16-17.</p> <p>Due to revision of lease rentals of all VPT lands as per the Land policy 2014 for the quinquennium 2013-18, then pending with TAMP, VPT has not raised any bill from 12th October' 15 to till date even after issue of tariff order by the authorities. Understand same is being examined with reference to our provisions in the License Agreement. Raising invoice with service tax is essential for making payment and hence payment could not be made and accordingly provisions have been made in the year 2016-17 to the extent of `2.58 Crores on account of Exim Park.</p> <p>Lease rent to Exim park is estimated at industrial rates as per VPT Land policy for 9 Acres for the period from 2017 to 2020. As informed, VSPL has surrendered 21 Acres of Land to VPT w.e.f. 01.4.2017.</p> <p>Above being circumstances beyond our control, it is submitted that no advantage has accrued to VSPL on this account as may be observed from our consolidated Income and Cost Statement in Form 3 A.</p>

	<p>The VSPL to confirm whether VSPL has paid lease rent on additional land allotted to VPT for the years 2014-15 to 2015-16. If not, reasons for the same may be furnished. If the VSPL has not paid any lease rent to VPT on additional land, then VSPL to clarify why the advantage accrued to VSPL during the last revision on account of considering lease rent on additional land in tariff revision based on the submissions made by VSPL but lease rent not paid by VPT in actual should not be fully adjusted in the current tariff cycle.</p>	
	<p>(ii). Clause 5.3. of the License Agreement allows Licensor to make available additional land or other premises at lease rent or other charges payable as mutually agreed between the Licensor and Licensee. Please indicate the basis of the unit rate adopted for estimating lease rental for the additional land at EXIM Park for the years 2017-18 to 2019-20 and confirm it is in line with the provisions in the License Agreement. If the lease rent approved by the Authority for VPT lands is considered then please give reference of the rate adopted from the Order approved by the Authority.</p>	As explained above.
	<p>(iii). In the current revision also, the VSPL has, for reasons cited, stated at para 5 of the proposal that the development of additional land taken at Exim Park will not materialise in the current tariff cycle. The VSPL to also clarify for what purpose the additional land allotted by VPT to VSPL is being used for till the development of the said land for storage purpose.</p>	As explained above and as stated under para (iv)(a) above, out of 30 acres at EXIM Park, 21 acres have been surrendered on 1.4.2017 and balance 9 acres are being used for storage purpose and on that basis the storage income from EXIM park land has been estimated. This has been done pending allotment of additional land in our vicinity to save transportation cost.
(ix).	<u>Insurance:</u>	
	<p>(a). The VSPL has considered the insurance cost for the year 2017-18 at ₹65.34 lakhs and further escalated by 2.46% for each of the years 2018-19 and 2019-20 over the estimates of the respective previous years. Please</p>	Copies of Insurance are furnished as <u>Appendix – XV</u> .

	furnish a copy of the relevant insurance covers taken during the years 2016-17 and 2017-18 to justify the figures considered for the years 2016-17 and 2017-18 in the cost statement.																								
	(b). Consideration of replacement cost of terminal for the year 2016-17 instead of depreciated cost for estimating insurance may be justified.	Insurance has been made at Replacement cost as per provisions of License Agreement and to avoid loss of claim due to under insurance while making claim.																							
	(c). Clarify how WPI escalation is relevant for the purpose of estimating insurance premium.	Estimates are modified with escalation of 2%.																							
(x).	<u>Depreciation:</u>																								
	(a). As per clause 2.7.1. of the tariff guidelines, depreciation has to be computed on straight line method with life norms as per Companies Act or based on life norms prescribed in the License Agreement whichever is higher. Please confirm that depreciation computed is in line with clause 2.7.1 of the Tariff Guidelines of 2005.	It is confirmed that depreciation is computed as per the clause 2.7.1 of the Tariff Guidelines of 2005.																							
	(b). The Companies Act, 2013 has been announced by the Ministry of Corporate Affairs. Please confirm the depreciation rate considered by VSPL is based on the provisions of Companies Act 2013. Please indicate the depreciation rate adopted by the VSPL based on the useful life of assets prescribed in the Companies Act 2013 giving reference to the relevant items in the said Depreciation Schedule of the Companies Act 2013.	Confirmed that depreciation rates considered are based on the provisions of the Companies Act, 2013 based on useful life of the assets. However, there is a change in classification of assets as per IND AS to be followed by VSPL as per Companies Act, 2013 from Financial year 2016-17. The Project berths and Plant and Equipment have been classified as Intangible Assets for amortization over the License period in the audited financials for 2016-17.																							
(xi).	<u>Financial and Miscellaneous Income (FMI):</u> Explain the reasons for not estimating any FMI income for the years 2017-18 to 2019-20.	No such income is estimated for the next 3 years as the income are casual and non-recurring nature.																							
(7).	Capital Employed:																								
(i).	As against additions to the gross block aggregating to ₹7949.26 lakhs for the years 2014-15 to 2016-17 allowed in the last tariff cycle, the aggregate of actual additions reported to the gross	<table><tr><th rowspan="2">Sl. No.</th><th rowspan="2">Name of the Asset</th><th colspan="2">Additions to Gross Block</th><th rowspan="2">Remarks</th></tr><tr><th>Proposed by VSPL</th><th>Actual investment</th></tr><tr><td></td><td>FY 2014-15</td><td colspan="2"><i>Amt in Lakhs</i></td><td></td></tr><tr><td>1</td><td>Dredging</td><td>820.80</td><td>877.55</td><td>(A)</td></tr><tr><td>2</td><td>Additions to Gross Block</td><td></td><td>46.62</td><td></td></tr></table>	Sl. No.	Name of the Asset	Additions to Gross Block		Remarks	Proposed by VSPL	Actual investment		FY 2014-15	<i>Amt in Lakhs</i>			1	Dredging	820.80	877.55	(A)	2	Additions to Gross Block		46.62		
Sl. No.	Name of the Asset	Additions to Gross Block			Remarks																				
		Proposed by VSPL	Actual investment																						
	FY 2014-15	<i>Amt in Lakhs</i>																							
1	Dredging	820.80	877.55	(A)																					
2	Additions to Gross Block		46.62																						

	block for the years 2014-15 and 2015-16 and estimates for 2016-17 is ₹17.30 lakhs. The actual addition to the gross block of assets widely varies from the additions to gross block considered in the last Order which was based on the submission made by VSPL. Explain the reasons for significant variations from the proposed plan of additions to the Gross block vis-à-vis the actual deployment for each of the items considered in the last tariff Order. Also, furnish yearwise details of actual additions to the gross block vis-à-vis the additions to gross block considered in the last tariff revision of the VSPL based on the estimates of VSPL brought out in para 12(xxvii)(a) of the May 2015 Order.		FY 2015-16			
		1	Strengthening of berth super structure and wharf	2,380.77	508.08	(B)
		2	Additions to Gross Block		6.76	
			FY 2016-17			
		1	Development of Storage yard at Exim Park	4,747.69	398.71	(C)
			Additions to Gross Block		33.03	
				7,949.26	1,870.75	
		Reasons for significant variation is submitted item wise below:				
		(A) Dredging:				
		There is no variation.				
(ii).	Since the year 2016-17 is already over, the estimates furnished in Form 4A may be updated with reference to the actuals as per AuditedAccounts with consequent modification, if necessary, in the estimates for the years 2017-18 to 2019-20.	(B) Strengthening of berth super structure:				
		Estimates for Strengthening of berth structure was first made based on earlier instructions of VPT regarding methodology of strengthening. Our board decided to have a second opinion on stability of our berths for 16.1 Meter draft. Accordingly, second opinion was obtained from STUP consultants, the designer of our berth, who confirmed stability of our berth for 16.0 meter dredged depth. Then, VPT conducted an independent study by a Professor of I.I.T, Chennai and agreed for strengthening of EQ-9 berth by erecting 34 Piles and connecting the same with existing berth structure while according approval for deepening our berths to -16.10 Meters. Hence the variation in expenditure.				
(iii).	The net block of assets considered in the cost statement in Form 4A do not match with net value of fixed assets reported in the Annual Accounts for the years 2014-15 and 2015-16. Please reconcile the difference for the said two years and 2016-17 actuals as well.	(C) Development of storage yard at Exim Park				
		This has been explained in detail. As explained under paras (iv)(a) and viii(b).				
(iv).	The actual additions to the gross block estimated in the year 2017-18 may be substantiated with copies of Bills settled/work orders issued/ budgetary quotations, as the case may be. The present status of the additions proposed to the gross block in the years 2017-18 may also be furnished for each	Form 4A has been updated with required modifications in the estimates for 2017-18 to 2019-20.				
		Form 4 A matches with Gross block excluding upfront fee of ₹8.3 crores paid to VPT, which is being amortised over the license period. Similarly net block is also matches excluding upfront fee, after amortised amount thereon.				
		Work orders furnished as <u>Appendix XVI and XVII</u> .				

	of the assets.	
(v).	<p>The VSPL had envisaged a capital expenditure of ₹47.48 crores for development of storage yard in the year 2016-17 and the same was allowed by the Authority in determining tariff vide Order passed in May 2015 for the reasons stated in para 12(xxvii)(a)(ii)(c) of the Order. This was considered subject to the condition that if at the time of review of actuals it is found that the proposed investment does not materialise in the year 2016-17, the advantage accrued to VSPL on that account will be assessed and fully adjusted in the next tariff cycle. The VSPL in the current proposal has stated that the capital expenditure proposed for development of land at EXIM Park has not materialised in the year 2016-17. The VSPL, therefore, to quantify the advantage accrued i.e. surplus accrued to VSPL for the years 2016-17 on account of this investment allowed in the last tariff revision to enable full adjustment of the same in the current tariff cycle in line with the decision of the Authority in May 2015 Order. Furnish detailed working in this regard.</p>	<p>Our position regarding why this capital expenditure was not materialized in the last tariff cycle was explained in detail above under our reply to query 7(i)-Capital employed. Due to intense competition, customers are not willing to bear the additional transportation cost to EXIM Park. In the meantime, VPT informed proposal of allotment of additional lands to BOTs in their vicinities and VSPL has also accordingly applied for allotment of additional land in its vicinity. Pending that VSPL has already surrendered the 21 acres at EXIM Park.</p> <p>However, we submit to the authorities that our traffic volume for 2012-13 and 2013-14 in our last tariff cycle was projected at a higher level of 6.75 Million Tons for 2012-13 and 7.09 Mn. MTs for 2013-14 against our earlier projections for 2012-13 and 2013-14 due to factoring of this capex of ₹47.48 crores. Without this proposed capex, the said enhanced throughputs of 2012-13 and 2013-14 could not be projected to be achieved. Hence, no advantage could be said to have accrued as the projected revenue surplus too would come down due to reduced annual throughput for 2012-13 and 2013-14 (Projections) which is necessitated to be recomputed in the absence of this Capex.</p> <p>Such unforeseen events happen practically and beyond our control.</p> <p>Hence, the authorities are requested not to view this as an accrued benefit to us in the last tariff cycle calling for adjustment in the current tariff cycle.</p> <p>In fact as may be noted from the consolidated Income and Cost statement, the actual surplus is negative and no benefit has accrued to us.</p>
(vi).	<p>It may be confirmed that the entire proposed capital expenditure will be capitalized in the books of accounts of the same year and also the assets worth the equal amount will be physically available for operation in the very same year. In this regard, it may be borne in mind that capital work-in-progress is not counted towards capital employed for the purpose of allowing return thereon.</p>	<p>Confirmed that the entire proposed capital expenditure in each of the years will be capitalized in the books of account of the same year and will be physically available for operation in the very same year.</p>
(vii).	<p>Please confirm as to whether the proposed investment/ addition to gross block is as per License Agreement.</p>	<p>It is confirmed that the proposed investment/ addition to gross block are in accordance with our License agreement.</p>
(viii).	<p>(a). Additions to gross block towards strengthening of berth in Form 4A is ₹4.98 crores in the year 2017-18. However, in Form 4B the capex for this item is</p>	<p>Additions to Gross block are ₹4.98 crore only. Due to clerical mistake we have shown as ₹3 Lakhs in Form 4 B. Now corrected.</p>

	shown as ₹3.0 lakhs. The correct position may be indicated.													
	(b). The basis for unit rates considered and the basis for Lump sum considered for cost estimation of strengthening of EQ-9 Berth may be furnished. (Annex-V).	<p>VSPL has carried similar work through M/s.Vijay Nirman Company during the year 14-15. Unit rates have taken from this work order with 7% escalation and estimates have been made for Piling and civil works. Now work order has been given to M/s.Srivatsa Techno Corporation by way of open tender for the said work. Copy of the work order given to M/s.Srivatsa is furnished as Appendix - XVI.</p> <p>Cost estimation on account of purchase of steel and RMC is estimated on prevailing market rates for the required quantity. Bills enclosed to establish rate per tonne and rate per cum. Meter. Appendix - XVII a & b.</p> <p>Remaining works for ₹81 lakhs in respect of Sl. No.5 to 9 of Annexure V, estimates were made based on the prevailing market rates as given by our Civil engineering department.</p> <p>As of today, ₹4.28 crore is spent towards strengthening of EQ 9 berth and the balance work in progress.</p>												
	(c). The VSPL to confirm that impact of additional traffic and improvement in operational efficiency stated in Form 4B in respect of the above investment is captured in the cost statement.	No additional traffic and improvement in operational efficiency are projected in respect of investment as investment projected is only for strengthening.												
(8).	Working Capital:													
(i).	Clause 2.9.9 of the tariff guidelines stipulates norms for estimating sundry debtors at two months' Estate income & Railway Terminal charges for estimating the working capital. The estimation of Sundry debtors at half month's cargo handling revenue is not in accordance with the norms prescribed in the guidelines.	Sundry debtors has been now estimated at two months of our operational income as per clause 2.9.9. In our case, the income from Estate and Railway Terminal charges are not applicable as in the case of Major Ports.												
(ii).	Clause 2.9.9 of the tariff guidelines stipulates norms for estimating limit on inventory for capital spares will be one years average consumption and in case of other items of inventory the limit will be six months average consumption of stores excluding stores. It seen from the soft copy of the proposal that the VSPL has considered the inventory consumption of the year 2013-14 for the year 2017-18 also. This is not found to be in line with the norms prescribed in clause 2.9.9. of the 2005 tariff guidelines. The inventory allowable in the working capital may be modified as per the norms prescribed in the guidelines for the past period 2014-15 to 2016-17 and for future	<p>As per the norms of clause 2.9.9, Inventory has been taken at six months of our spares consumption excluding fuel. - Appendix – XVIII a, b and C</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Year</th><th>Stores Consumption (in lakhs)</th><th>6 Months</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2014-15</td><td>260</td><td>130</td></tr> <tr> <td>2015-16</td><td>257</td><td>128.5</td></tr> <tr> <td>2016-17</td><td>312</td><td>156</td></tr> </tbody> </table> <p>Accordingly future estimates were modified in line with 2016-17.</p>	Year	Stores Consumption (in lakhs)	6 Months	2014-15	260	130	2015-16	257	128.5	2016-17	312	156
Year	Stores Consumption (in lakhs)	6 Months												
2014-15	260	130												
2015-16	257	128.5												
2016-17	312	156												

	estimates 2017-18 to 2019-20 as well.				
(iii).	The current liabilities considered in the cost statement in Form 4A do not match with current liabilities reported in the Annual Accounts for the years 2014-15 and 2015-16. Please reconcile the difference for the said two years and 2016-17 actuals as well.	Particulars	2014-15	2015-16	2016-17
		Other current liabilities as per Financials	36,39,35,320	37,52,27,193	32,01,53,000
		Less: Current maturities of long term borrowing (classification as per Companies Act)	18,45,10,613	21,55,86,083	21,94,71,000
		Current liabilities as per Form 4 A	17,94,24,707	15,96,41,110	10,06,82,000
(9).	Allocation of expenses and capital employed between cargo and vessel related activity: The VSPL to furnish the following information/clarification with reference to allocation of cost done by VSPL for drawing the activity-wise cost statement for cargo handling activity and vessel related activity:				
(i).	Please confirm whether the cost statements for cargo and vessel related activities are prepared in line with the general instruction given in the Form 5 of the cost format.	Confirmed that the cost statement for cargo and vessel related activities are prepared in line with the general instructions given in Form 5.			
(ii).	Please also confirm that the basis of allocation of the expenses and capital employed between the two sub-activities is in line with the methodology followed by the Authority in the Order No.TAMP/18/2014-VSPL dated 15 May 2015.	We confirm that the basis of allocation of the expenses and capital employed between the two sub activities is in line with TAMP order.			
C.	SCALE OF RATES				
(i).	Schedule 1.2 of General Terms & Conditions The penal rate of interest in note 8(i) and (ii) is proposed at 16.25%. This needs to be updated at 2% above the prevailing Prime Lending Rate of State Bank of India (which is presently 13.85%) as per clause 2.18.2. of the tariff guidelines.	Updated at 15.85%.			
(ii).	The VSPL to furnish the reasons for adding the word “and shifting” to the condition 4(i) under general notes relating to Berth hire.	Modified in SOR.			
(iii).	Clause 4.2.2. of the tariff guidelines of 2005 calls for phasing out of ad-valorem rates over a maximum period of five	These two goods are rarest items and not handled generally. Hence cost of handling and other factors to be considered will have to be gained by experience in due course. We therefore request for continuation of ad-			

	years. However, the VSPL has proposed wharfage rates on ad-valorem basis for electrical goods and machinery. In this context, the VSPL to propose unit rates for electrical goods and machinery on the basis of cost of handling and special care, if any, required to be taken while handling the said cargo.	valorem rate for the present.
(iv).	The existing SOR of VSPL prescribes tariff under Section – 4 for Railway siding administration and maintenance charges at ₹3.20 per tonne or part thereof. However, the VSPL has proposed to remove this tariff in proposed SOR. However, while estimating the cargo handling income, the VSPL has considered this service and included in the cargo handling income. The VSPL to furnish the reasons for deletion of this tariff item and explain the tariff that will be levied in future for this service.	No revenue from Railway siding administration and maintenance charges has been considered in the Projected Revenue at Proposed Rates. The said tariff could not be collected from any user and hence withdrawn. No tariff is accordingly proposed for this service.
(v).	The Authority has passed the following common adoption Orders for all Major Port Trusts/ BOT operators. The VSPL is, accordingly, requested to include suitable notes in the SOR in respect of the following common adoption Orders passed by the Authority:	
	(a). Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November 2015 relating to provision prescribed for System of classification of vessel for levy for Vessel Related Charges (VRC) and Criteria for levy of Vessel Related Charges and Concessional Coastal rate.	<p>Suitable note has been included as under:</p> <p>Criteria for levy of cargo Handling charges at Concessional rate:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Foreign going Indian vessels having General Trading License for worldwide and coastal operation will be charged coastal rates with respect to handling charges when <ol style="list-style-type: none"> a.) Converted to Coastal run and carrying cargo from any Indian Port destined for any other Indian Port. b.) Not converted to Coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port. 2. In the case of Foreign flag vessel converted to Coastal run on the basis of specified period of License by the Director General of Shipping and a Customs Conversion order, coastal rates will be charged with respect to handling charges for the Coastal cargo loaded from any Indian Port destined for any other Indian Port.
	(b). Order No.TAMP/14/2016-Misc dated 9 February 2016 relating to prescription of lower charges for cargo & vessel related services as well as special discount in port charges for the services rendered	Our operations are carried out 24X7 basis and there is no concept of regular hours. This order has been made with an objective to decongest the Ports and encourage utilizing port services beyond regular hours in all Ports. But, it is learnt that this condition is not made applicable to BOT operators under 2008 and 2013 Guidelines. It is also understood that this conditionality is not prescribed by the Authorities in the proposed tariff revision proposal of VCTPL.

	after regular hours by the Major Port Trusts and BOT Operators operating thereat in pursuance of MOS letter No.PD/14033/101/2015-PD.V dated 3 February 2016.	Hence it is requested not to include this note.
--	--	---

9.3. The VSPL in its covering letter dated 05 October 2017 has submitted the following while furnishing information/ clarification sought by us, which is summarised hereunder:

- (i). Figures have been updated based on actuals for 2016-17 as advised.
- (ii). Preliminary and upfront fee write off figures maintained at ₹ 33.10 lakhs.
- (iii). VSPL has surrendered 21 acres of land out of the 30 acres allotted at EXIM Park with effect from 1.4.2017. The Plot rental income has been estimated accordingly for 9 acres for EXIM Park land for the years 2017-18 to 2019-20 targeting those customers requiring longer storage period.
- (iv). Clause 2.16.1. of Tariff guidelines of 2005 provides that rates prescribed in SOR are ceiling rates and Rebates/discounts are floor levels. This does not prohibit that such discounts/rebates shall not be recognized for calculation of actual income during tariff fixation. It is pertinent to note that as per the communication of TAMP vide letter No.TAMP/46/2015-Misc. dated 24 July 2015, only the actual income earned by the operator to be considered and not notional income. We have entered into a three years contract with SAIL valid upto 17.08.2020 at a firm rate of ₹172.53 per Tonne all inclusive against the proposed SOR rate of ₹201 PMT inclusive of ITSC, wharfage, DSS, plot rent and tarpaulin charges. Our projections for 2017-18 to 2019-20 capture income from SAIL at the proposed SOR. Hence, we request for exclusion of the above said notional income from SAIL amounting to ₹17.08 Crores which has been included in our Projections from 2017-18 to 2019-20.
- (v). In respect of estimation of Land lease rentals payable to VPT the issue remains unsettled with VPT as VPT has been demanding us to pay exorbitant lease rental retrospectively from 01.04.2013 at the Zone 1 A Industrial rates fixed by the Authority in the Order dated 27 December 2016. Same is contrary to the provisions of our License agreement and we have already sought a clarification from the Authority vide our letter dated 04 July 2017 on the applicability of the said order to VSPL. But, no clarification has been received from the Authorities so far. In this regard, attention of the Authorities are also invited to our detailed note on this issue in our covering letter dated 10.02.2017 submitted with our original tariff proposal. Hence in our current tariff proposal, Lease rentals have been estimated at pre-revised rate of ₹0.90/Sq.M/week for lands allotted under License Agreement. We have disputed the claim of VPT to the extent of ₹15.93 Crores for the period from 1.4.2013 to 31.3.2018 in this regard.
- (vi). There is a change in classification of assets as per Indian Accounting Standards (IND AS) to be followed by VSPL as per Companies Act, 2013 from Financial Year 2016-17. The Project berths and Plant and Equipment have been classified as Intangible Assets for amortization over the License period in the audited financials of 2016-17.

9.4. The VSPL under the cover of its letter dated 05 October 2017 has modified/ updated the cost estimates for the tariff cycle of three years from 2017-18 to 2019-20 based on the Audited Financials for the year 2016-17.

9.5. A summary of the overall cost position for the years 2014-15 to 2016-17 based on the actuals and estimates for the years 2017-18 to 2019-20 at the existing level of tariff as per the updated cost statements furnished by the VSPL is tabulated below:

(₹ in lakhs)

Sl. No.	Particulars	Actuals			Estimates at the existing tariff		
		2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20
(i).	Traffic (in MMT)	5.18	4.52	6.32	6.20	6.32	6.44
(ii).	Total Operating Income	11431.96	10563.63	13366.46	12851.48	13108.51	13367.81
(iii).	Total Operating Cost (including depreciation, management overheads and FMI – FME)	9036.27	9385.78	10166.63	10821.90	11100.34	11367.11
(iv).	Capital Employed	20976.95	20859.19	20560.48	19527.27	17973.19	16443.98

Sl. No.	Particulars	Actuals			Estimates at the existing tariff		
		2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20
(v).	ROCE	3356.31	3337.47	3289.67	3124.36	2875.71	2631.03
(vi).	Net Surplus/ (Deficit)	(960.62)	(2159.62)	(89.84)	(1094.78)	(867.54)	(630.33)
(vii).	Net Surplus/ (Deficit) as % of operating income	(-)8.40%	(-)20.44%	(-)0.67%	(-)13%	(-)11%	(-)9%
(viii).	Average net surplus/ deficit in % for three years	(-)9.84%			(-)10.70%		

9.6. Following are the changes made by VSPL in the SOR compared to the original proposal dated 10 February 2017:

- (i). Berth hire charges are proposed to be increased from USD 0.0072 to USD 0.0090 in view of the deficit in revenue requirement under vessel related activity.
- (ii). Cargo handling charges for availing consolidated BMHS services is proposed to be reduced from ₹ 150 PMT to ₹ 140 PMT to compete with market and ensure higher utilization of BMHS.
- (iii). The words “and shifting” to the condition 4(i) in the notes to SOR under Berth Hire charges, has been deleted.
- (iv). The following notes have been included, in accordance with the TAMP Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November 2015.
 - (a). Foreign going Indian Vessels having General Trading Licence for worldwide and coastal operation will be charged coastal rates with respect to handling charges when
 - (i). Converted to Coastal run and carrying cargo from any Indian Port destined for any other Indian Port.
 - (ii). Not converted to Coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
 - (b). In the case of Foreign Flag vessel converted to Coastal run on the basis of specified period of License by the Director General of Shipping and a Customs Conversion Order, Coastal rates will be charged with respect to handling charges for the Coastal cargo loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
- (v). Finally, VSPL has submitted that due to severe competitive scenario from Intra and inter ports coupled with non-level playing field caused by fixing of different rates by Authorities for different Port terminals at Vizag under various tariff guidelines, VSPL, the first Bulk cargo BOT project of VPT is still not able to generate the 16% ROCE envisaged by the 2005 Tariff guidelines despite its operation for more than 13 years. The peculiar problems faced by VSPL as the first BOT project of VPT that are impairing earning the required return on Capital employed has been highlighted from time to time to the Authorities. VSPL has requested to view its concerns objectively while finalizing its tariff proposal.

10. The VPT was also requested vide our letter dated 28 June 2017 to furnish additional information/ clarifications on a few points by 12 July 2017. After reminders, the VPT vide its letter dated 05 September 2017 has furnished its reply. A summary of the additional information/ clarifications sought by us and the corresponding replies furnished by the VPT is tabulated below:

Sl. No.	Information/ clarifications sought by us	Reply furnished by VPT
(1).	The VSPL has reported actual traffic handling for the years 2014-15 and 2015-16 at 5.18 Million Metric Tonne Per Annum (MTPA) and 4.52 MTPA respectively. Please	The traffic handled at EQ-8&9 (VSPL) was 5.13MT, 4.45MT and 6.36MT during 2014-15, 2015-16 and 2016-17 respectively.

	confirm traffic reported by the VSPL. Similarly, actual traffic handled by VSPL for the year 2016-17 may also please be furnished.	
(2).	(a). The VSPL has estimated the traffic at 6.00 MT, 6.12 MT and 6.24 MT for the years 2017-18 to 2019-20. Please comment on the reasonableness of the traffic projected by the VSPL and also taking in to consideration investment proposed by VSPL on repairs and strengthening of berth.	VSPL mainly handles bulk cargoes such as Coal, Coke, Ores, Gypsum, other Dry bulk and Break bulk cargoes. Government of India has increased domestic production of coal and discouraging imports. As such, coal cargo handled at these berths is likely to be declined completely. Therefore, the projection indicated by VSPL appears to be reasonable.
	(b). The VSPL has stated that development of PPP project on multipurpose berths at EQ-2 to EQ-5, WQ-7 and WQ-8 impacts its traffic projection. The VPT to comment on the same.	The development of multi-purpose berths at EQ-2 to EQ-5, WQ-7 & WQ-8 are not through PPP mode. EQ-2 to EQ-5 already existing and are being reconstructed whereas, WQ-7 and WQ-8 are new berths. Impact of these berths on the traffic of VSPL depends on factors such as cargo handling equipment, tariff among other things since, VSPL berths are comparatively old vis-à-vis EQ-2 to EQ-5 and WQ-7 and WQ-8, there may not be significant impact on its traffic.
(3).	VSPL has maintained the assessed capacity of the terminal at the existing level, i.e. 7.7 MT for all the years 2017-18 to 2019-20. Please comment on correctness of the capacity of the terminal assessed by VSPL taking into consideration capital investment proposed by VSPL during 2017-18.	Capacity assessed by TAMP during the previous revision of SOR in respect of M/s.VSPL was 7.70 million tonnes as on 31-03-2017. It is seen from the statement of capital employed for the terminal under Business assets that no significant investment towards capacity enhancement is shown by the operator. As such, it is opined that there appears to be no augmentation of capacity by the operators.
(4).	As per the Audited Annual Accounts, the Revenue share paid by VSPL to VPT for the years 2014-15 and 2015-16 is reported at ₹392.15 lakhs and ₹469.76 lakhs respectively. In this regard, the VPT is requested to confirm the Revenue share figures reported by the VSPL. Similarly, the VPT is also requested furnish the Revenue share payment received/receivable from VSPL for the year 2016-17.	Royalty figures reported by VSPL for the year 2014-15 is ₹392.15 lakhs and for the year 2015-16 it is ₹469.76 lakhs is confirmed. Royalty received during 2016-17 is ₹696.16 lakhs.
(5).	(i). Confirm the maintenance dredging cost of ₹53.98 lakhs reported by the VSPL in the year 2014-15. The VPT is also requested to furnish the details with respect to bills raised on VSPL, if any, towards maintenance dredging for the	The maintenance dredging cost incurred for the year 2014-15 is ₹49.84 lakhs (excluding service tax). Bill amounts raised on M/s.VSPL for the year 2015-16 and 2016-17 are as follows: 2015-16 - NIL 2016-17 - ₹13.12 lakhs (excluding service tax)

	years 2015-16 and 2016-17.																																					
	(ii). (a). The VSPL has estimated maintenance dredging cost for engagement of port dredgers based on the charges of VPT at ₹415384 per shift for 24 shifts for each of the years 2017-18 to 2019-20 and escalated by 2.46% per annum. Please comment on the correctness of the maintenance dredging cost estimated by the VSPL for the years 2017-18 to 2019-20.	The escalation rate of 2.46% is felt reasonable on the dredging per shift cost of ₹4,15,384/-. Regarding number of shifts of deployment, it is to state that M/s.VSPL deployed VPT dredger for 12 shifts in 2014-15, Nil shifts in 2015-16 and 3 shifts in 2016-17. Hence, reasonableness of deployment and dredging cost cannot be certified.																																				
	(b). The VSPL has stated that it has entered into a supplementary agreement with VPT on 20 June 2015 as a part of main License Agreement allowing VSPL to dredge its berths to -16.10 mtrs at VSPL costs. In this regard, the VPT to forward a copy of the supplementary License Agreement entered with VSPL and confirm the relevant clause allowing the dredging cost in the fixation of tariff.	A copy of Supplementary/ Separate License Agreement entered with VSPL is furnished.																																				
(6).	(i). Please confirm the lease rentals of ₹72.71 lakhs and ₹173.40 lakhs reported by VSPL for the years 2014-15 and 2015-16 is as per the provisions of the LA entered with VSPL and the Schedule of Rent approved by the Authority for VPT. The lease rent paid by the VSPL for the year 2016-17 may also be indicated.	<p>It is to inform that how the VSPL has arrived and method followed for calculation of the lease rentals amounting to ₹72.71 lakhs and ₹173.40 lakhs for the years 2014-15 and 2015-16 is not known and hence it is not possible to confirm the same. However, the details showing extent-wise and year-wise rents claimed provisionally by VPT and paid by the VSPL are tabulated hereunder:</p> <p><u>M/s.VSPL Rental Statement for the period 2014-15, 2015-16 and 2016-17</u></p> <table><tr><th rowspan="2">Sl. No.</th><th rowspan="2">Extents</th><th colspan="3">Period</th><th rowspan="2">Type of rent</th></tr><tr><th>2014-15</th><th>2015-16</th><th>2016-17</th></tr><tr><td>1</td><td>97,876.57 m²</td><td>52,79,086.00</td><td>53,06,366.00</td><td>54,31,044.00</td><td rowspan="4">Port Scale of Rates (as mentioned in the lease agreement)</td></tr><tr><td>2.</td><td>13,473.40 m²</td><td>7,27,964.00</td><td>7,31,726.00</td><td>7,48,918.00</td></tr><tr><td>3</td><td>6,360.00 m²</td><td>3,45,109.00</td><td>3,46,892.00</td><td>3,55,043.00</td></tr><tr><td>4</td><td>3,805.18 m²</td><td>2,10,301.00</td><td>2,11,387.00</td><td>2,16,354.00</td></tr><tr><td></td><td>TOTAL</td><td>65,63,460.00</td><td>65,96,371.00</td><td>67,51,359.00</td><td></td></tr></table>	Sl. No.	Extents	Period			Type of rent	2014-15	2015-16	2016-17	1	97,876.57 m ²	52,79,086.00	53,06,366.00	54,31,044.00	Port Scale of Rates (as mentioned in the lease agreement)	2.	13,473.40 m ²	7,27,964.00	7,31,726.00	7,48,918.00	3	6,360.00 m ²	3,45,109.00	3,46,892.00	3,55,043.00	4	3,805.18 m ²	2,10,301.00	2,11,387.00	2,16,354.00		TOTAL	65,63,460.00	65,96,371.00	67,51,359.00	
Sl. No.	Extents	Period			Type of rent																																	
		2014-15	2015-16	2016-17																																		
1	97,876.57 m ²	52,79,086.00	53,06,366.00	54,31,044.00	Port Scale of Rates (as mentioned in the lease agreement)																																	
2.	13,473.40 m ²	7,27,964.00	7,31,726.00	7,48,918.00																																		
3	6,360.00 m ²	3,45,109.00	3,46,892.00	3,55,043.00																																		
4	3,805.18 m ²	2,10,301.00	2,11,387.00	2,16,354.00																																		
	TOTAL	65,63,460.00	65,96,371.00	67,51,359.00																																		
	(ii). Also confirm, the lease rent considered by VSPL for the years 2014-15 to 2016-17 for 121700 sq. mtrs. of land at ₹ 90.55 per 100 sq. mtr. per week and for the building at ₹ 62986 per month considered by VSPL in the current proposal is as per the provisions of the License Agreement.	<p>In regard to lease rent, it is submitted that the VPT has claimed rentals of ₹115.35 ps per 100 sq. mtrs. or part thereof for the first week and ₹90.55 per 100 sq. mtrs. or part thereof for 2nd week onwards as per the Port SOR which was published in A.P. Gazette Extraordinary No.96 dated 05.06.2006 (Part-III Section 4) in accordance with the License Agreement.</p> <p>Regarding the building, the rents are being charged as shown below:</p> <p>1) @ ₹ 3,496/- per room per month (total 6 rooms)</p> <p>2) @ ₹ 19,987/- per month for Canteen building</p> <p>3) @ ₹ 7,704/- per month for two rooms existing in the canteen building.</p>																																				

	<p>(iii). In the current proposal, the VPSL has at para 5 of the proposal stated that lease rentals approved vide Order dated 15 January 2016 is not applicable for the lands allotted to BOT Operators. The VSPL has also stated that there was no methodology prescribed in the Land policy guidelines 2014 for the lands allotted to BOT operators where the lands were allotted on long term basis and separate lease agreement were entered. In the absence of specific methodology in the land policy guidelines 2014 for fixation of land rentals for lands allotted to BOT operators, the proper course would be to seek clarification from the Government and till the clarification is received from the Government, the lease rental fixed vide Order dated 15 January 2016 shall not be applied for VSPL. In this regard, the VPT to furnish its specific remarks on the submissions of VSPL.</p>	<p>In regard to item no.(iii) the firm has stated that the lease rentals approved vide Order dated 15.01.2016 is not applicable for the lands allotted to BOT operators.</p> <p>In this connection, it is to submit that according to the license agreement dated 28.11.2001 and long term lease agreement entered on 29.07.2005, it was mentioned that “the licensee shall pay to the licensor, the land lease rentals as per VPT SOR prevailing from time to time, that the VPT was hitherto charging VSPL, the license fee for open cargo storage collected for temporally licence of its plots which was part of VPTs general SOR. However, the rates given by TAMP for open stack area not applicable to long term leases. Hence, the rate which they stated is not applicable.</p> <p>Now, the TAMP in their order dated 27.12.2016 vide item No.1-C General Condition No.5 has ordered that “Zone-1A industrial rate will be applicable for the existing firms which are paying previously as per SOR”.</p> <p>In view of the above orders, the bills were revised with effect from 01.04.2013 and sent to the firm for arranging payment. But, the firm has returned the bills duly stating that in accordance with the LA the present rates are not applicable to them and requested to revise the same as per the Port revised SOR as was done earlier.</p>
	<p>(iv). In the current proposal, the VPSL has also estimated lease rental for additional land of 30.5 acre at EXIM Park which is stated to have been registered only in July 2015. In this regard, the following points may be clarified:</p>	
	<p>(a). Even during the last revision, the VSPL had estimated lease rent for additional land at EXIM Park for the years 2016-17. During the last tariff revision, the estimate of lease rent for additional land was allowed by the Authority. In the current tariff revision proposal, the VSPL has stated that the land was registered only in July 2015 and the basic infrastructure facilities like connecting road, rail line link, etc. are yet to be provided by the Licensor. The reason for delay in the allotment of the land to the</p>	<p>In regard to Point no.iv, it is submitted that after protracted correspondence and meetings had with the Chairman, VPT with the VSPL representatives, finally it was decided that the date of registration of the “Lease Agreement” shall be considered as date of handing over of the land to VSPL, i.e., dated 29.07.2015.</p>

	VSPL may please be clarified.	
	(b). The VPT to once again confirm the date of allotment of land to the VSPL and the exact area.	
	(c). Clause 5.3. of the License Agreement allows Licensor to make available additional land or other premises at lease rent or other charges payable as mutually agreed between the Licensor and Licensee. Please confirm that the lease rent estimated for additional land at ₹132.00 lakhs in the year 2017-18 and 2% annual escalation in the subsequent two year is in line with the provisions in the License Agreement. Please indicate the unit lease rent applicable for the additional land at EXIM Park. If the lease rent approved by the Authority for VPT lands is adopted then please give reference of the same in the Order approved by the Authority.	<p>It is further to submit that in terms of licence agreement vide Appendix-3 (Licensor Assets), that the <i>“90,000 sq. mtrs. of land in the dock area behind the EQ-8 and EQ-9 berths (45,000 sq. mtrs. each for berths) upto the customs compound wall is the backup space to be leased to the licensee in dock area. Land rentals as per scale of rates in force shall be payable by the licensee to licensor for this land. The lease rent payable for waterfront and backup space rate in force as on date is ₹3,000/- / 100 sq. mtrs. per annum at present. The same is subject to “periodic revision of scale of rate, land outside the licensed premises. In the event of land, if any, asked for by the licensee beyond the licensed premises is allotted and rent also shall be payable for that land as per Commercial Rent as shall be fixed by the Port from time to time”.</i></p> <p>In view of the above terms of license agreement, the commercial rent is applicable for the additional land of Ac, 30.00 allotted in “EXIM PARK” area from the date of handing over i.e. from 29.07.2015, as detailed above. Accordingly, rentals for the said extent is being claimed as per commercial rate as approved by TAMP with annual escalation @ 2% per annum and the basic infrastructure facilities like road, rail, etc. will be provided as per the license agreement.</p>
(7).	Please comment on the reasonableness of the additions ₹4.98 crores to the gross block proposed by VSPL on strengthening of berth super structure and wharf proposed by VSPL during the year 2017-18.	The additions of ₹4.98 cores to the gross block proposed by VSPL towards strengthening of berth super structure appears to be reasonable.
(8).	Reference is drawn to para 12(ii) of the Order dated 15 May 2015 which elaborately deals with the advice given to VPT in the Order dated 11 October 2011 to file a suitable proposal stating that the tariff arrangement for operations authorized by VPT to VSPL at GCB does not have the approval of the Authority. However, the VPT has not filed any proposal even after specific directions. In this regard, the decision of the Authority taken in the May 2015 Order stating that tariff arrangement followed for operations authorized by the VPT to VSPL at GCB and	Since, April 8 th , 2013 i.e. the date of commencement of commercial operations at VGCB, there were no Barge or Floating crane operations at GCB. These operations seized long back and at present the said issue holds no relevancy.

	<p>barge services offered by the VSPL for the period of such operations was allowed by VPT to VSPL till the VGCBL commenced its operations at GCB does not have the approval of the Authority is reiterated, is brought to the notice of VPT again.</p>	
(9).	<p>Reference is drawn to para 12(vi)(l) of the Order dated 15 May 2015 which elaborately deals with the reasoning for disallowing of the capital dredging expenditure at ₹16.08 crores incurred by VSPL. In the said Order, VPT had stated that the MOU with VSPL has been withdrawn and reiterated its earlier stand that the said capital expenditure incurred by VSPL is not required to be considered for tariff revision since the same is not in line with the provisions of the License Agreement.</p> <p>However, in the current exercise, the VSPL has requested to allow the said capex of ₹16.08 crores incurred towards deepening of channel/ berth and capitalized in the year 2009-10 by the VSPL for the submissions now made by the VSPL. In this regard, the VPT is requested to clarify whether the request of the VSPL is to be considered in the current tariff revision in view of the point made by the VPT in the last tariff Order dated 15 May 2015.</p>	<p>It is to reiterate that the said capital expenditure of ₹16.08 crores reported by VSPL in the year 2009-10 is not in line with the provisions of License Agreement.</p>

11.1. Subsequently, the VSPL vide its letter dated 04 July 2017 has made further submissions as summarised below:

- (i). TAMP has notified Orders on 10 March 2016 and 27 December 2016 for use of VPT lands regarding a) Fixing License fee for open cargo storage upto 11 months and b) Fixing lease rentals for the quinquennial period 2013-18 w.e.f. 01.04.2013 as per Land Policy, 2014 respectively. While issuing both the said Orders, the Authority has dealt with regarding applicability of these Orders to BOT operator i.e. VCTPL stating that the Tariff is fixed by the Authority following the applicable Land Policy of the Government issued from time to time and the Authority does not like to interfere in the matter of individual lease agreements entered by VPT with individual Licensees. In other words, it is stated that applicability of the tariffs in the said two orders are subject to the provisions of the concerned License Agreements entered by VPT with the BOT operators.
- (ii). Our License Agreement dated 28 November 2001 and Long term lease agreement entered on 29 July 2005, provides as, *"The Licensee shall pay to the Licensor the land lease rentals as per VPT SOR*

prevailing from time to time.” VPT was hitherto charging VSPL, License fee for open cargo storage collected for temporary License of its plots which was part of General SOR of VPT. However, for the first time now, this has been substituted as, “Schedule of Rent” by the Authority in the General SOR of VPT, vide its Order No.TAMP/48/2014-VPT dated 15 January 2016. This Schedule of Rent forms part of the General SOR of VPT accordingly. The tariff of this item was fixed at ₹6.24/ tonne prospectively from date of implementation of the said Order. VPT has notified 50% discount on this tariff item and collecting ₹3.11/Sq/M/Week.

- (iii). VSPL have been representing to VPT vide letters dated 11 April 2017 and 27 June 2017 that quinquennium rates with retrospective effect is not applicable for VSPL and the discounted rate of License fee fixed by TAMP under General SOR shall be applicable as per the provisions of our License Agreement and requested VPT not to raise any bill without clarifying the issue to us.
- (iv). During our meeting with VPT on 24 March 2017, it was informed that Zone 1A Industrial rate will be applicable for Licensed lands of VSPL terminal as per the note of General conditions for levy of long term lease rental as per Order of the Authority dated 27 December 2016. However, VSPL informed that same cannot be applied, as it contravenes our License Agreement with VPT and Order portion of the Authority also clearly states it is subject to provisions of the respective License Agreements.
- (v). Accordingly, we sent a detailed representation to VPT vide letter dated 11 April 2017 not to raise bills in this regard before examining our view points. However, without responding to any of our representations, VPT has forwarded their invoices claiming huge amount of ₹15.09 crores applying the quinquennial rates for Industrial use retrospectively from 1.4.2013. As these bills were raised in violation of our License agreement and without disposing our representations made in this regard, we have returned all the bills in original to VPT as the same are not acceptable to us.
- (vi). It is submitted that while approving the said note, stating that Zone 1A Industrial rates are applicable for firms which are paying SOR, the Authority, vide para 17 (xxv) of the tariff Order dated 27 December 2016 have stated that the note is approved as a clarificatory note based on VPTs assertion that for License fee upto 11 months, the tariff fixed under its Order notified on 10 March 2016 is applicable and for Long term Leases beyond 11 months, the tariff Order dated 27 December 2016 is applicable. In other words, it is not meant to apply notwithstanding anything contained in the License Agreement of the BOTs with VPT.
- (vii). The VSPL has not yet received bills for the additional lands allotted at EXIM Park. However, VSPL has represented that additional lands at EXIM Park shall be charged at Industrial rates applicable for that Zone as the land is allotted and can be used only for handling and storage of cargo and not for commercial purpose. The tariff Order specifies the tariff under three categories based on the usage of the land for that purpose.
- (viii). Our tariff revision proposal for tariff cycle 2017-2020 which is already submitted to the Authority on which several information have been now sought, will be greatly impacted by the huge financial liability on account of these revision of lease rentals by VPT for VSPL terminal and EXIM Park lands. Hence, VSPL requests the tariff Authority to clarify the applicability or otherwise of both the above said Orders of TAMP to VSPL.

11.2. As regards clarification sought by the VSPL, the VSPL vide our letter dated 22 August 2017 was requested to refer para 16(x) (a) of the Order No.TAMP/48/2014-VPT dated 15 January 2016 and para 17(xxv) of the Order No.TAMP/80/2015-VPT dated 17 November 2016 notified on 10 March 2016 and 27 December 2016 respectively.

11.3. A copy of the VSPL's letter dated 04 July 2017 was forwarded to VPT with a request to furnish its point-wise comments immediately vide our letter dated 23 August 2017. The VPT has not responded till disposal of this tariff case, despite a reminder dated 27 December 2017.

12. Subsequently, the VSPL vide its e-mail dated 28 December 2017 has furnished the following break up as regards lease rent for the year 2016-17:

Lease rents to VPT during FY 16-17

Lease Rent as per VSPL for 30 Acre Land at Exim Park						
From	To	Area in sq. mtrs.	Days	Acres	Rate per sq. mtr./ per month	Lease Rent
01-Aug-15	31-Mar-16	1,21,200	244	30	14.83	1,46,14,582
01-Apr-16	31-Mar-17	1,21,200	365	30	15.12	2,22,99,217

						3,69,13,799
Less : Rent for 9 Acres land was capitalised						1,10,74,140
Rent considered in the year 2016-17 for Land at EXIM park						2,58,39,659
VSPL Terminal Area						
	Area in sq. mtrs.	Days	Acres	Rate per 100 sq. mtr./ per week	Lease Rent	
VSPL Terminal Area	121700	365	30.12	90.55	58,40,566	
Lease rents to Workers Amenities Building					16,14,359	
Lease rents to VPT two additional plots on temporary basis taken from VPT in front of Workers amenities building					9,11,107	
Total expenditure for the year considered in the cost statement:						3,42,05,691

Lease rents to VPT during FY 17-18						
From	To	Area in sq. mtrs.	Days	Acres	Rate per sq. mtr./ per month	Lease Rent
01-Apr-17	31-Mar-18	36,360	365	9	15.42	67,28,054
Terminal Area						
From	To	Area in sq. mtrs.	Days	Acres	Rate per 100 sq. mtr./ per week	Lease Rent
01-04-2017	31-03-2018	121700	365	30.124	90.55	58,40,566
Lease rents to Workers Amenities Building						7,55,832
Total expenditure for the year:						1,33,24,452

13. The VSPL vide its e-mail dated 3 January 2018 has made following submissions with regard to customs manning for the years 2017-18 to 2019-20:

- (i). VSPL have contested payment of Cost Recovery (CR) charges for the customs staff deployed at VSPL terminal during the period from October 2012 to June 2014, before Hon'ble High Court of Andhra Pradesh (AP). However, as per the interim order dated 08 May 2014 of the Hon'ble High Court of AP, VSPL had paid 50% of outstanding amount payable upto June 2014 i.e., ₹68,88,275 vide CM No.79/06.06.2014. This amount was not taken as expenditure in VSPL books in view of getting exemption from Customs department.
- (ii). Further, VSPL had approached Commissioner of customs vide Letter No.516/2017 dated 01 July 2017 requesting them to waive of the cost recovery charges in view of application filed for exemption from payment of charges. Office of the Commissioner of customs rejected the request for waiver of CR charges citing VSPL has failed to achieve the required threshold performance norms under Board Circular no.16/2013 dated 10 April 2013. Again VSPL had approached Hon'ble High court of AP and filed WP no.33341 of 2017 praying to re-examine the circular issued by Customs for eligibility of grant of exemption from payment of CR charges. In response to WP, Hon'ble High Court of AP vide its order dated 09 October 2017 has granted interim stay of the impugned notice subject to condition that the petitioner pays 50% of the demand within 8 weeks. Accordingly VSPL have paid 50% of claim of ₹ 1,31,60,261/- towards charges for period from July 2014 to September 2017.
- (iii). As VSPL's request for exemption is rejected by the department, VSPL is likely to pay the demand of customs on receipt of judgment from Hon'ble High court of AP. Hence VSPL have made provision for customs manning charges for the next 3 years. In view of recent demand notice, VSPL request the Authority to consider the expenditure towards customs manning. The VSPL has also furnished copy of Customs demand dated 01.10.2012 and Customs demand dated 22.06.2017 in support to their estimate and have furnished detailed working of their estimates for the years 2017-18 to 2019-20.

14. Subsequently, the VSPL vide its e-mail dated 09 January 2018 has furnished detailed statement showing the hire charge for HMC collected by VSPL in view of the interim Order of the Hon'ble High Court dated 19.12.2011 permitting

VSPL to collect hire charge for HMC at ₹72.75 per tonne, the hire charge for HMC of ₹36.70 per tonne as per the rate approved in October 2011 Order and excess collection for the period from 01 April 2014 to till the revised Order dated 15 May 2015 came into effect i.e. 9 July 2017 but VSPL has furnished till 07 July 2015. A summary position furnished by VSPL based on detailed statement is tabulated below:

Year	Revenue collected by VSPL from hire of HMC in pursuance of the interim Order of the Hon'ble High Court dated 19.12.2011	Revenue collectable for hire of HMC at the rate ₹36.70 per tonne as approved by this Authority in the October 2011 Order	Excess revenue collected by VSPL over and above the rate for HMC approved by this Authority based on the interim Order of the Hon'ble High Court for the period from 19.12.2011 (date of interim Order of Hon'ble High Court) till 09.07.2015 i.e. revised rate approved in May 2015 Order came into effect
2014-15	124,291,963	101,128,145	23,163,818
2015-16 (upto 7.7.2015)	24,240,493	19,624,686	4,615,808
Total	148,532,456 Refer Note	120,752,831	27,779,625

The statements furnished by the VSPL shows that VSPL has collected hire of HMC in the range of ₹ 38.20 per tonne to ₹ 47.75 per tonne for the period 1 April 2015 till 7 July 2015.

15. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

16. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). (a). The existing Scale of Rates (SOR) of Vizag Seaport Private Limited (VSPL) was approved in May 2015 vide Order No.TAMP/18/2014-VSPL dated 15 May 2015 with the initial validity till 31 March 2017.

Subsequently, this Authority, based on the request made by the VSPL, has extended the validity of SOR of VSPL vide Order No.TAMP/18/2014-VSPL dated 29 March 2017 till 30 June 2017 subject to the condition that surplus over and above the admissible cost and permissible return for the period post 01 April 2017, if any, will be setoff fully in the tariff to be determined.

- (b). It is recalled that the VSPL has filed Writ Petition No.33402 of 2011 challenging the tariff Order of October 2011 in the Hon'ble High Court of Andhra Pradesh to the extent of reduction effected by this Authority in the tariff of Harbour Mobile Crane (HMC) from ₹72.75 per tonne to ₹36.70 per tonne. The Hon'ble High Court has passed an interim Order on 19 December 2011 permitting the VSPL to charge and collect at ₹72.75 per tonne until further orders. The Hon'ble Court has also directed VSPL that for all such tariffs, levied and collected on HMC after 22.12.2011, the Petitioner shall keep an account of every such transactions and in the event of the Petitioner not succeeding in its Writ Petition, amount collected by VSPL over and above the tariff of ₹36.70 per tonne fixed under the impugned order shall be subject to further orders of the Hon'ble Court. The Writ Petition is yet to be disposed of by the Hon'ble Court.

Notwithstanding the above position, subsequent to tariff Order of October 2011 whose validity was prescribed till 31 March 2014, the VSPL had filed the proposal in March 2014 for revision of its then existing Scale of Rates including revision in the rate of HMC from ₹36.70 PMT approved by this Authority in October 2011 Order to ₹64.00 per tonne apart from revision in other tariff items. This Authority, based on the proposal of VSPL and based on deficit position in the cost statement had in the last tariff revision Order dated 15 May 2015, increased hire charges for Harbour Mobile Crane from ₹36.70 per tonne to ₹64/- per tonne (i.e. 74.38% increase), shore handling charges from ₹40/- per tonne to ₹45/- per tonne (i.e. 12.5% increase), berth hire charges increased by 260% and charges for Bulk Material Handling System was reduced as proposed by VSPL. The VSPL has implemented the said Order of this Authority whose validity was prescribed till 31 March 2017 in the said Order.

The current proposal filed by the VSPL is for revision of the rates for the period beyond the expiry of its validity of the SOR based on the estimates for the years 2017-18 to 2019-20. There is no direction from the Hon'ble High Court of Andhra Pradesh restraining this Authority to revise the Scale of Rates of the VSPL in the writ petition no.33402 of 2011 filed by VSPL challenging the tariff Order of October 2011 tariff pending before the Hon'ble High Court.

- (ii). The initial proposal filed by the VSPL in February 2017 was for three years period covering 2017-18 to 2019-20, wherein the figures furnished in the cost statement for the year 2016-17 were actuals for the first six months i.e. upto 30.09.2016. Subsequently, the VSPL, has filed revised proposal under cover of its letter dated 05 October 2017 substituting the estimates of 2016-17 with actuals for the full year and has also modified the estimates for the years 2017-18 to 2019-20 based on 2016-17 actuals as suggested by us. The revised proposal filed by the VSPL vide its letter dated 05 October 2017 and additional information/ clarification furnished by VSPL during the proceedings of this case along with the input given by the VPT are considered for the purpose of this analysis.
- (iii). (a). As brought out in para 11 (ii) (a) of the October 2011 Order and para 12 (iii) (a) of the May 2015, the VSPL had disclosed during the tariff revision in the Order dated October 2011 that it carried out operations at the General Cargo Berth (GCB) of the Visakhapatnam Port Trust (VPT) based on a separate agreement entered by them with the Steel Authority of India Limited (SAIL). The VSPL stated that it had entered into long term contract with the SAIL in the year 2001 which, however, did not materialise as the licensor VPT could not meet the required draft at the inner harbour for berthing panamax vessel. The VSPL had, therefore, entered into a separate agreement with SAIL for discharge of Panamax Vessels at the GCB of VPT using floating cranes chartered by VSPL and also provide lighterage services through barge and service for coastal movement.

This Authority reiterates the position held in Orders of October 2011 and May 2015 that it is not inclined to go into individual agreements entered by the VSPL. The License Agreement entered by the VSPL with the VPT is for construction, operation and maintenance of two berths viz. EQ8 and EQ9 at the VPT. This Authority had observed in the said Orders that the operations carried out by the VSPL at GCB operations do not flow from the License Agreement entered by VSPL with VPT, but on the basis of the bilateral agreement entered by VSPL with SAIL. It is for the landlord port trust to satisfy itself on the question whether a SPV like VSPL can be permitted to undertake operations which are not covered by the License Agreement.

- (b). In the last tariff revision Order dated May 2015 in the para 12 (iii) (c) and Order of VSPL dated 11 October 2011 in paragraph 11 (ii) (c), this Authority had categorically held that the tariff arrangement relating to floating crane operations at GCB and barge services offered by the VSPL do not have the approval of this Authority. It was also made explicit that though these services are not governed by the LA entered with the VPT for berth no.EQ8 and EQ9, it needs to be regulated by this Authority as these services are listed in Section 42 of the Major Port Trusts Act 1963. If the authorization granted by VPT to VSPL to offer services is beyond the scope of License Agreement and is other than by way of a BOT arrangement, the said Order required VPT to initiate action with reference to Chapter 7 of the tariff guidelines and was allowed time upto 31 December 2011 to file its proposal in this regard. Though the VPT vide its letter No.ITRA/SBE/FTAMP/MISC dated 28 January 2014 had agreed to file suitable proposal in this regard no proposal was received from the VPT so far in the matter. During the last revision, the VSPL had, however, stated that the floating crane operations at GCB has ceased long back and at present no floating cranes are being operated.

The VSPL had also stated that charges for lighterage of SAIL vessels are directly paid by SAIL to Vizag General Cargo Berth Private Limited (VGCBPL), the BOT operator of the VPT who has commenced commercial operations at GCB from April 2013 under BOT arrangement. Notwithstanding the above position stated by the VSPL, this Authority would like to make its position abundantly clear reiterating that the tariff arrangement followed for operations authorised by the VPT to VSPL at GCB and barge services and floating crane services offered by the VSPL for the period of such operations was allowed by VPT to VSPL till the VGCBPL commenced the operations at GCB do not have the approval of this Authority.

- (iv). Before analyzing the actuals vis-à-vis the estimates for the immediately past tariff cycle as required under clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005, it is relevant here to state that the Annual Accounts of the VSPL for the years 2014-15 and 2015-16 report income from GCB and expenditure for GCB operations for each of the years 2014-15 to 2016-17 separately. The VSPL has stated that as per the contracts with various customers, VSPL has an obligation to do lighterage / handle their fully laden vessels at General Cargo berth /outer harbour berth at Visakhapatnam. Income earned and expenditure on account of above services are shown as separately in Annual Accounts for each of the years 2014-15 to 2016-17. It is also relevant here to state that as per the License Agreement dated 28 November 2001 entered by VSPL with the VPT, the license granted to VSPL is for operation, management and maintenance of two multi-purpose berths EQ8 and EQ9. The tariff approved by this Authority in the last tariff revision Order is for services rendered by VSPL at EQ8 and EQ9 berths. In the cost statement now furnished, the VSPL has rightly excluded the income for the years 2014-15 and 2015-16 and expenses for the years 2014-15 to 2016-17 reported in the Annual Accounts with reference the operations carried out by it at the GCB. For the year 2016-17, no income is reported in the audited Annual Accounts. The GCB related figures furnished by the VSPL which are separately reported in their Annual Accounts is relied upon. Since the proposal before this Authority is to review the tariff for the operations carried out by VSPL at berth nos.EQ8 and EQ9, income and expense reportedly pertaining to the operations at GCB need to be excluded as done by VSPL. This is in line with the approach followed in the last tariff Order.
- (v). Clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005 mandates this Authority to review the actual physical and financial performance of the Major Port Trust and private terminal at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at time of fixing the prevailing tariff.

During the last review of tariff of VSPL, this Authority had approved tariff based on estimates for the years 2014-15 to 2016-17. As such, it is necessary to make a comparison of the estimates for the years 2014-15 to 2016-17 with the actuals for the said years. The approach followed in the last Order to arrive at the estimated position is adopted to assess the actual net surplus/ deficit for the years 2014-15 to 2016-17. The actual performance of VSPL during the years 2014-15 to 2016-17 as against the estimates along with modifications done in the cost statement filed by the VSPL are analysed below:

- (a). The items of actual income and expenditure furnished by the VSPL in the cost statement do not match with the individual figures reported in the Annual Accounts as the classification of items in the Accounts are different from the cost statement and also on account of adjustment done in the cost statement on a few items. The VSPL has, however, furnished a statement reconciling the total income, total expenses, depreciation considered in the cost statement with the relevant figures reported in the Annual Accounts and hence the actuals as given by VSPL in its cost statement are considered in this analysis subject to a few modifications as explained in the subsequent paragraphs.
- (b). The actual traffic handled by VSPL is 51.89 lakh tonnes, 45.25 lakh tonnes and 63.27 lakh tonnes during the years 2014-15 to 2016-17 respectively aggregating to 160.41 lakh tonnes, as against the estimated traffic of 53.50 lakh tonnes, 64.25 lakh tonnes and 70.23 lakh tonnes aggregating to 187.98 lakh tonnes in the tariff Order of May 2015 for the corresponding period. The landlord port VPT has indicated the actual traffic handled by the VSPL at 51.3 lakh tonnes, 44.5 lakh tonnes and 63.6 lakh tonnes for the years 2014-15 to 2016-17 respectively aggregating to 159.4 lakh tonnes which is found to be marginally lower than the actual traffic reported by the VSPL. The actual traffic as reported by the VSPL is considered for the purpose of this analysis. The variation in the physical performance is 14.67% negative i.e. actual traffic is lower than the estimated traffic by 14.67% for the period 2014-15 to 2016-17.
- (c). The income estimates considered in the last tariff Order are adjusted for tariff increase/reduction granted in the last tariff Order for a like to like comparison with the actual income.
- (d). As stated in earlier paragraphs, the VSPL has filed Writ Petition No.33402 of 2011 challenging the tariff Order of October 2011 in the Hon'ble High Court of Andhra Pradesh to the extent of reduction effected by this Authority in the tariff Order of Harbour Mobile Crane (HMC) from ₹72.75 per tonne to ₹36.70 per tonne. The Hon'ble High Court has passed an interim Order on 19 December 2011 permitting the VSPL to charge and collect at ₹72.75 per tonne until further orders. The Hon'ble Court has also directed VSPL that for all such tariffs,

levied and collected on HMC after 22.12.2011, the Petitioner shall keep an account of every such transactions and in the event of the Petitioner not succeeding in its Writ Petition, amount collected by VSPL over and above the tariff of ₹36.70 per tonne fixed under the impugned order shall be subject to further orders of the Hon'ble Court.

During the last tariff revision, as brought out in para 12(vi)(b) Annual Accounts of the VSPL for the years 2011-12 (from 19.12.2011) to 2013-14 reported the income from HMC collected at the rate higher than ₹36.70 per tonne approved by this Authority. The VSPL had considered the actual income from HMC reported in the Annual Accounts for the years 2011-12 to 2013-14 for the past period analysis done in the last tariff revision exercise. In view of the specific interim Order of the Hon'ble High Court permitting VSPL to collect the pre-revised rate of ₹ 72.75 per tonne and also the direction of the Hon'ble High Court to VSPL to keep the separate accounts for the differential revenue collected which is subject to the decision of the Court, the actual revenue from HMC reported in the Annual Accounts for the years 2011-12 to 2013-14 was considered for the purpose of past period analysis as done by VSPL. The same approach is followed for the actual revenue from HMC for the years 2014-15 and 2015-16 i.e. till 9 July 2015 when the revised rates approved by this Authority in the Order of 15 May 2015 came into effect.

In the last tariff revision Order of May 2015, at para 12 (vi)(b) of, a summary position based on the statement furnished by the VSPL in the last tariff revision of the actual revenue collected by VSPL towards hire charge from HMC and the revenue collectable as per the rate of ₹36.70 per tonne approved by this Authority in October 2011 Order and excess revenue collected from HMC over and above the approved tariff for the period from 19 December 2011 (i.e. the date of the Order of the Hon'ble High Court) to 31 March 2014 was assessed by VSPL which was tabulated therein. As per the said table, the VSPL has assessed the total differential revenue collected by it over and above the tariff for HMC approved by this Authority in the October 2011 Order at ₹412.58 lakhs for the period 2011-12 i.e. from 19 December 2011 being the date of the interim Order of the Hon'ble High Court to 31 March 2014.

The said tariff Order states that the differential amount collected by the VSPL for the period from 2014-15 and 2015-16 till the revised rates Order of 15 May 2015 approved by this Authority comes into effect would also have to be assessed by VSPL and kept in a separate account for every such transactions in compliance with the directions of the Hon'ble High Court. The VSPL has, during the proceedings of the current proposal, furnished a statement of the actual revenue collected from HMC and the revenue collectable as per the rate of ₹36.70 per tonne approved by this Authority in October 2011 and assessed differential revenue collected from HMC over and above the approved tariff for the period 2014-15 and 2015-16 upto 7 July 2015 (the date of the revised rate approved by this Authority vide Order dated 15 May 2015 came into effect is 9 July 2015). That being so, the summary position furnished in the para 12 (vi)(b) of the May 2015 Order is updated with the position for the years 2014-15 and 2015-16 upto 7 July 2015 based on the statement furnished by the VSPL and is tabulated below:

Year	Revenue collected by VSPL from hire of HMC in pursuance of the interim Order of the Hon'ble High Court dated 19.12.2011	Revenue collectable for hire of HMC at the rate ₹36.70 per tonne as approved by this Authority in the October 2011 Order	Differential revenue collected by VSPL over and above the rate for HMC approved by this Authority based on the interim Order of the Hon'ble High Court for the period from 19.12.2011 (date of interim Order of Hon'ble High Court) till 09.07.2015 i.e. revised rate approved in May 2015 Order came into effect
2011-12 (from 19.12.2011) (Refer Note A)	22,018,254	17,582,150	4,435,744
2012-13	82,924,841	65,957,810	16,967,031

2013-14	90,609,219	70,753,209	19,856,011
Total – A (as furnished in para 12(iv) (b) of the Order dated 15 May 2015)	195,552,314 (Refer Note B)	154,293,529	41,258,786
2014-15	124,291,963	101,128,145	23,163,818
2015-16 (upto 7.7.2015)	24,240,493	19,624,686	4,615,808
Total B	148,532,456 Refer Note (C)	120,752,831	27,779,625
Grand Total (A+B)	344,084,770	275,046,359	69,038,411

- (A). *The interim Order of the Hon'ble High Court directed VSPL to keep separate account of differential levy collected after 22.12.2011. VSPL has, however, furnished the details from 19.12.2011 i.e. from the date of the interim Order of the Hon'ble High Court.*
- (B). *The VSPL has reported during processing of May 2015 Order that they are not able to collect ₹72.75 permitted by the Hon'ble High Court. The statements furnished by the VSPL shows that VSPL has collected different rates for hire of HMC in the range of ₹36.95 per tonne to ₹49.50 per tonne.*
- (C). *The statements furnished by the VSPL during the processing of this case shows that VSPL has collected hire charges of HMC in the range of ₹38.20 per tonne to ₹47.74 per tonne for the period 1 April 2014 till 7 July 2015.*

Thus, from the above table as furnished by the VSPL, it can be seen that the VSPL has assessed the total differential revenue collected by it over and above the tariff approved by this Authority at ₹690.38 lakhs for the period 2011-12 i.e. from 19 December 2011 being the date of the interim Order of the Hon'ble High Court to 7 July 2015. The total differential collection by VSPL is subject to the final decision of the Hon'ble High Court in the Writ Petition filed by VSPL.

- (e). The VSPL has stated that as per the short term agreement for handling of cargo with M/s.Steel Authority of India Limited, VSPL had agreed to provide integrated terminal services for an average rate of ₹178/- PMT, which is ₹28/ton Less than the rate approved by this Authority.

As regards the point made by VSPL about short term agreement entered by VSPL with SAIL, the decision of this Authority recorded in para 11(ii) (a) of the Order dated 11 October 2011 and para 12 (iv) of the Order dated 15 May 2015 is reiterated. As stated in the said Order this Authority has already declined to go into individual agreements entered by the VSPL and individual user SAIL. This position has been reiterated in our letter No.TAMP/34/2003-Misc dated 18 March 2014 addressed to SAIL and a copy endorsed to VSPL.

The VSPL has furnished year wise discount/ rebates offered by VSPL to SAIL from April 2014 to March 2017 aggregating to the tune of ₹12.23 crores. It is relevant here to state that the actual income considered in the cost statement for the past period analysis is based on actual income reported in the Annual Accounts of VSPL for each of the years 2014-15 to 2016-17 which is net income after discount offered by the VSPL, in line with the opinion of the Attorney General for India.

- (f). The Annual Accounts of VSPL for the year 2016-17 in the revenue as well as in expenditure captures ₹416.55 lakhs towards "Service concession development". From the reconciliation statement furnished by VSPL, it is seen that the VSPL has excluded this item both from income as well the expenditure side while analysing the past period referring to note 4.34 of the Annual Accounts. From the said note 4.34 of Audited Annual Accounts of the year 2016-17, it is understood that this item flows from the requirement of the Indian Accounting Standards (IND AS) adopted by the VSPL from the financial year 2016-17 as per Companies Act, 2013.

The said item arising on account of the VSPL complying with the requirement of IND AS is not relevant for the tariff fixation by this Authority which is governed by the Tariff Guidelines of 2005. The VSPL has rightly excluded ₹416.55 lakhs towards Service concession under both the income side and expenditure side in the past period analysis which is considered.

- (g). From the reconciliation statement furnished by VSPL, it is seen that the income to the tune of ₹ 43.22 lakhs in the year 2014-15 is excluded from the operating income citing that it is towards reimbursement of siding and haulage charges to VPT railways. The VSPL has clarified that Siding and haulage charges are collected and fully remitted to VPT Railways for availing Railway services from VPT. Hence, the same has been excluded from operating income. Whilst the VSPL has excluded ₹43.22 lakhs from the actual income side, it has not made similar exclusion on the expenditure side. That being so, in our analysis, income of ₹ 43.22 lakhs in 2014-15 towards Siding and haulage charges reported in the audited Annual Accounts for the year 2014-15 is considered in the past period analysis.
- (h). The VSPL has excluded provision of ₹276.85 lakhs made by it as per IND AS in the Annual Accounts of the year 2016-17 towards replacement cost of assets towards restoring the project facilities to a specified level of serviceability during the end of the project period in the cost statement for the past period analysis. The said adjustment done by the VSPL is found to be in order and hence considered.
- (i). On the expenditure side, the VSPL has excluded operating expenditure to the tune of ₹ 1094.24 lakhs, ₹ 474.98 lakhs and ₹ 429.25 lakhs for the years 2014-15 to 2016-17 respectively towards GCB operations. The VSPL during the earlier tariff revision of 2011 and 2015 had stated that no common expenses and common assets are apportioned to GCB operations and its contribution is limited to offering managerial expertise. For reasons stated earlier, expenditure relating to GCB operations reported by the VSPL in the Audited Annual Accounts are relied upon and excluded from the cost statement in line with the approach followed by VSPL as done in the last tariff revision.
- (j). The Annual Accounts of VSPL shows an expenditure of ₹ 297.91 lakhs, ₹ 163.86 lakhs and ₹ 46.30 lakhs for the years 2014-15, 2015-16 and 2016-17 respectively aggregating to ₹ 508.07 lakhs crores towards penalty for shortfall in the committed discharge rate. This expenditure is on account of bilateral agreement entered by it with SAIL wherein the VSPL has to pay penalty to SAIL for shortfall in the agreed productivity levels both at the EQ berths as well as at the GCB. Expenditure reported towards shortfall in discharge rates for handling panamax vessel of SAIL arising out of bilateral agreement between SAIL and VSPL was not allowed during the last tariff revision Orders. The VSPL has excluded this penalty for not achieving committed discharge rate to SAIL. The above adjustment is in line with the approach followed in the last tariff Order and hence accepted.
- (k). The lease rent reported in the Annual Accounts for the years 2014-15 to 2016-17 is ₹72.71 lakhs, ₹73.40 lakhs and ₹478.88 lakhs respectively. When requested to confirm that the lease considered by VSPL is as per as per the provisions of the LA entered with VSPL and the Schedule of Rent approved by this Authority, the VPT has stated that method followed for calculation of the lease rentals of ₹72.71 lakhs and ₹73.40 lakhs for the years 2014-15 and 2015-16 is not known and hence it is not possible to confirm the same. The VPT has furnished extent-wise and year-wise lease rent claimed provisionally by VPT and paid by the VSPL at ₹65.63 lakhs, ₹65.96 lakhs and ₹67.51 lakhs for the years 2014-15 to 2016-17 respectively and has stated that it is as per the port Scale of Rates and as mentioned in the lease agreement. The VPT has not explained the reasons for the differential lease rent which is reported in the Audited Annual Accounts of VSPL for each of the years 2014-15 to 2016-17. The note to the Annual Accounts of the VSPL for the years 2014-15 to 2016-17 states that VSPL leases land from VPT under non cancellable operating lease from VPT and temporary housing from others under cancellable operating lease and break up of lease rent for two categories are reported. Since, the lease rent are as reported in the Audited Annual Accounts of VSPL for each of the said years 2014-15 and 2016-17, the same is considered as considered by VSPL also.

As regards 2016-17, the VSPL has furnished detailed working of the lease rent considered by it in the cost statement for 30 acre land at EXIM Park, 30.12 acres at terminal area, lease rent to workers amenities buildings and for two additional plots at ₹342.06 lakhs as against

₹478.88 lakhs reported in the Annual Accounts of the VSPL for the year 2016-17 which is brought out in the earlier paragraphs and reproduced below for ease of reference:

(in ₹)

A. Lease Rent for 30 Acre Land at Exim Park						
From	To	Area in sq. mtrs.	Days	Acres	Rate per sq. mtr./ per month	Lease Rent
01.08.15	31.03.16	1,21,200	244	30	14.83	1,46,14,582 *
01.04.16	31.03.17	1,21,200	365	30	15.12	2,22,99,217 *
						3,69,13,799
Less : Rent for 9 Acres land was capitalised						1,10,74,140
Rent considered in the year 2016-17 for Land at EXIM park						2,58,39,659
B Lease rent for VSPL Terminal Area						
		Area in sq. mtrs.	Days	Acres	Rate per 100 sq. mtr./ per week	Lease Rent
VSPL Terminal Area		121700	365	30.12	90.55	58,40,566 [121700 * 90.55 * 53 weeks]
C. Lease rents to Workers Amenities Building						16,14,359
D. Lease rents to VPT two additional plots on temporary basis taken from VPT in front of Workers amenities building						9,11,107
Total expenditure for the year 2016-17 considered in the cost statement by VSPL						3,42,05,691

[* The lease rent figures comes to ₹1,44,18,563 and ₹2,19,90,528 as against ₹1,46,14,582 and ₹2,22,99,217 given by VSPL. There is slight mismatch. However, since the figures furnished by VSPL are reconciled with lease rent reported in Annual Accounts, the figures as furnished by VSPL are relied upon.]

It is seen that VPT has remained silent on lease rent paid by VSPL for the land allotted by VPT to VSPL at EXIM park. As brought out in para 12(xix) of the 15 May 2015 Order, relying on the submissions by VSPL that land is allotted by VPT to VSPL in January 2014 and advance lease rent was paid by VSPL to VPT based on allotment Order of the additional land dated 28 January 2014, this Authority had allowed lease rent on additional land of 30.5 acres at the level then estimated by VSPL.

The VSPL has confirmed to have paid Provisional rent and one year rent as Security deposit in the year 2013-14 claimed by VPT. The VSPL has stated that land allotment was completed only in second half of financial year 2015-16. Further, the VSPL has claimed that since VSPL has not received any bills from VPT, it had made provision for payment of lease rent to Exim park for the period July 2015 to March 2017 in the books of accounts for the year 2016-17. The VSPL has stated that the above position was beyond its control and no advantage has accrued to VSPL on this account as the consolidated Cost Statement reflects deficit for the years 2014-15 to 2016-17. The VSPL has excluded the provision towards lease rent made by it in the cost statement.

To summarise, the lease rent reported in the Annual Accounts of VSPL is ₹478.88 lakhs which reportedly includes provision made to the tune of ₹195.22 lakhs. Of the said provision, the VSPL has reversed ₹ 58.41 lakhs being the lease rent paid to VPT for 121700 sq. mtrs area. The balance provision of ₹136.82 lakhs has been excluded by VSPL and balance lease rent of ₹ 342.05 lakhs is considered by the VSPL for the year 2016-17 in the cost statement. Based on the details furnished by VSPL, the lease rent of ₹342.05 lakhs as considered by VSPL is taken into account.

- (1). The interest income on deposits to the tune of ₹1512.76 lakhs, ₹1512.90 lakhs and ₹1457.80 lakhs reported in the Audited Annual Accounts for the years 2014-15 to 2016-17 respectively

are excluded in line with the approach followed by the VSPL and approach accepted by this Authority in the cases of other BOT operators and Major Port Trusts. The VSPL has also excluded from FMI ₹294.41 lakhs and ₹6.84 lakhs in the year 2014-15 and 2015-16 which pertain to liabilities no longer required and hence written back. The VSPL has clarified that this item do not relate towards cargo operations of EQ8 or EQ9 but relates to charges/ penal interest/ finance charges. Therefore, the above adjustment done by the VSPL is accepted.

- (m). During the last tariff revision, Liquidated Damages amounting to ₹2 crores paid by VSPL to VPT in the year 2008-09 arising from the arbitration award for delayed completion of construction of berth was added to the capital cost of the berth cost and depreciation and return thereon was allowed for reasons stated in para 12 (vi) (h) of the May 2015 Order. The same treatment is continued to be given in line with the approach followed in the last tariff Order. The cost statement has been suitably modified to capture this effect.
- (n). The Management & Administration overheads considered by VSPL include ₹8.22 lakhs for the year 2016-17 towards bad debts written off and ₹57.27 lakhs and ₹54.89 lakhs for the years 2014-15 and 2015-16 respectively towards provision for doubtful receivables/ advances. This item was not a part of the estimates of Management & Administration overheads considered for the relevant years at the time of revision of tariff in May 2015. Further, as per the provisions contained in the existing Scale of Rates of VSPL, services are rendered on payment of the relevant charges in advance. That being so, the question of tariff fixing exercise recognising the credits extended by VSPL and writing off bad debt and making provision for doubtful debts does not arise. Hence, the bad debts written off and provision for doubtful debts are excluded for the purpose of analysis of the performance of VSPL.
- (o). In compliance with Clause 2.8.1. of the tariff guidelines, revenue share to the extent quoted by the second highest bidder is allowable on the actuals, the approach which was followed in the last tariff Order of VSPL.

The Audited Annual Accounts of the VSPL report revenue share payment of ₹392.15 lakhs, ₹469.76 lakhs and ₹693.96 lakhs for the years 2014-15 to 2016-17 respectively. The VPT has also indicated the total revenue share payment which matches with the figures reported in the Audited Annual Accounts of the VSPL for the years 2014-15, 2015-16 and 2016-17.

The License Agreement stipulates that the licensee shall pay the licensor revenue share equivalent to 17.111% of the gross revenue earned by the licensee from the operation of the project facilities. The term gross revenue has not been specifically defined in the License Agreement signed in the year 2001. Both the VPT and the VSPL have earlier confirmed that as per revised bid document, the definition of “gross revenue” is deemed to include only “berth hire charges” and “cargo wharfage”. Accordingly, during the last revision the revenue share to the level quoted by the next highest bidder i.e. 12.811% of the gross revenue from berth hire and cargo wharfage as informed by the VPT was allowed as pass through. In the current revision also, the VSPL has furnished year-wise gross revenue from berth hire and wharfage income and claimed 12.811% being the level quoted by the second bidder. The VPT has not objected to the revenue share computed by VSPL and claimed in the cost statement. The revenue share to the extent of second quote as furnished by VSPL is considered.

- (p). As per the Agreement, Technical Service Fee of ₹ 10 millions per year is payable for a period of 3^{1/2} years from the date of commencement of operations at both the berths.

In the last tariff revision Order of 2015 as brought out in para 12 (vi) (k), the VSPL had furnished copies of Income Tax Assessment Orders for the financial years 2006-07 and 2007-08. The Income Tax Assessment Order furnished by the VSPL did not show that the ‘Technical Service Fee’ is disallowed by the Income-tax department. That being so, the Technical Service Fee was allowed as an expense. In the tariff revision 2011 Order, technical service fee paid by VSPL from 2006-07 onwards to 2009-10 to the extent remaining unamortised i.e. ₹287.76 lakhs was decided to be spread over the remaining period of the project i.e. 24 years from the year 2008 onwards i.e. 12.16 lakhs per annum. Accordingly, amortised technical service fee of ₹12.16 lakhs is considered for each of the years 2014-15 to 2016-17 as considered by the VSPL in line with the approach followed in the last tariff Order.

- (q). During the tariff revision in March 2009, the VSPL had proposed capital dredging of ₹49.95 crores in the year 2009-10 towards deepening/ widening of channel.

As per the LA, it is the obligation of the Licensor to undertake capital dredging at the cost and responsibility of the Licensee i.e. the VSPL. The VPT and the VSPL had entered into a Memorandum of Understanding in November 2006 wherein the VSPL had undertaken to deepen and widen entrance channel, inner harbour turning circle and waterways of northern arm of inner harbour to - 13.5 mtrs. The MOU had clearly stated that the VSPL shall not claim any compensation or incremental tariff on account of the capital dredging proposed to be undertaken as per the MOU. The VPT had also categorically stated during the 2009 revision that the capital dredging cost must not be included in the tariff revision exercise as per the MOU.

Since the capex relating to capital dredging claimed by VSPL was not found to be in line with the LA or as per the MOU entered between VSPL and VPT, the proposed capex was not allowed in the tariff revision of March 2009. Subsequently, during the tariff revision in October 2011, the VSPL reported that an expenditure of ₹16.08 crores has been incurred towards deepening of channel/berth and capitalized the same during the year 2009-10 and had requested to consider the same citing that the MOU entered by it with VPT had been withdrawn. Whilst the VPT had confirmed that the MOU with VSPL has been withdrawn, it had reiterated its earlier stand that the said capital expenditure incurred by VSPL is not required to be considered for tariff revision since the same is not in line with the provisions of the License Agreement. Therefore, the capital expenditure of ₹16.08 crores reported by VSPL in the year 2009-10 on this account was excluded in past period analysis carried out in the October 2011 Order. Same approach was followed in Order dated May 2015.

In the current revision the VSPL has again requested to allow the capex of ₹16.08 crores incurred towards deepening of channel/ berth and capitalized in the year 2009-10 by the VSPL citing that supplementary License Agreement dated 20 June 2015 has been entered between VSPL and VPT and hence has requested this Authority to re-consider this item. The VSPL has stated that the change with reference to the earlier tariff revision is that now a supplementary agreement has been entered permitting VSPL to deepen their berth fronts to -16.10 Meters and as such the Capex is brought within the ambit of License Agreement. When VSPL was requested to give reference to the relevant clause allowing the dredging cost in the fixation of tariff, the VSPL has stated that the Supplementary agreement was unilaterally finalized by VPT and VSPL had no choice except to enter the same for getting the dredging completed. Hence, there is no such specific clause in the Supplementary Agreement allowing this Capex in fixation of tariff. However, the VSPL has contended that hitherto, the expenditure was not allowed by this Authority for the reason that the same was entered outside the purview of the License Agreement by an MOU and in the said MOU there was a condition that VSPL shall not seek any tariff increase for this Capex. The said MOU having been withdrawn by mutual consent of Licensor and Licensee is not relevant now. The VSPL has stated that supplementary agreement dated 20 June 2015 entered between VSPL and VPT now forms part of the main License Agreement and accordingly this Capex is automatically brought under the purview of the License Agreement. The VSPL has referred to the provision in Tariff guidelines of 2005 which stipulates the eligibility conditions for allowing any Capital expenditure if done by the BOT operator as per the License Agreement. Clause 2.9.11 of the Tariff Guidelines of 2005 stipulates that in the case of private terminal operator, if the investment made is in accordance with the obligations under the concession agreement it will be considered for ROCE even if full capacity utilisation is not achieved.

The VPT was also requested to clarify whether to consider the request of the VSPL to allow the said capex of ₹16.08 crores incurred by VSPL towards deepening of channel/ berth and capitalized in the year 2009-10 by the VSPL in view the submissions now made by VSPL in the current proposal. The VPT has reiterated that the said capital expenditure of ₹16.08 crores reported by VSPL in the year 2009-10 is not in line with the provisions of License Agreement. The VPT has, however, while furnishing its reply not drawn reference to the supplementary agreement dated 20 June 2015 entered between VSPL and VPT to the main License Agreement wherein the Licensor VPT has permitted the VSPL to proceed with the execution of deepening of the berth front of EQ8 and EQ9 based on the technical feasibility conducted by IIT Madras.

The VSPL has stated that the said capex of ₹16.08 crores is in line with Article 7.3(iv) of its Licence agreement with VPT which stipulates that VPT and VSPL shall mutually cooperate to achieve the objective of the License agreement so as to achieve high throughput performance by optimum utilization of Project facilities of VSPL. The VSPL has stated that the said Capex has facilitated widening of entrance channel that paved the way for entry of Panamax vessels to the inner harbour berths of not only VSPL but also the berths of VPT.

In this regard it is to state that since the capex relating to capital dredging claimed by VSPL was not found to be in line with the LA or as per the MOU entered between VSPL and VPT, the proposed capex was not allowed in the tariff revision of March 2009. Subsequently, during the last tariff revision in October 2011, the VSPL reported that an expenditure of ₹16.08 crores has been incurred towards deepening of channel / berth and capitalized the same during the year 2009-10 and had requested to consider the same citing that the MOU entered by it with VPT had been withdrawn. Whilst the VPT had confirmed that the MOU with VSPL has been withdrawn, it had reiterated its earlier stand that the said capital expenditure incurred by VSPL is not required to be considered for tariff revision since the same is not in line with the provisions of the License Agreement. Therefore, the capital expenditure of ₹16.08 crores reported by VSPL in the year 2009-10 on this account was not considered in the tariff revision order of 2015.

In the current revision, the VSPL has requested referring to the supplementary agreement to the main License Agreement entered on 20 June 2015 between VSPL and VPT, this Authority to admit ₹16.08 crores incurred by VSPL towards capital dredging in the year 2009-10. The said supplementary agreement refers to the proposal of VSPL dated 27 December 2014 for capital dredging. The VPT in the current exercise has reiterated that the said capital expenditure of ₹16.08 crores reported by VSPL in the year 2009-10 is not in line with the provisions of License Agreement. In view of the VPT categorically stating that the said capex is not as per the LA and in view of clause 2.9.11 of the tariff guidelines of 2005, the capex incurred by VSPL in the year 2009-10 is not considered. In the last tariff Order it was not considered hence same position is maintained for the past period analysis. That being so, net fixed assets and depreciation are suitably adjusted to excluded this item. The port and VSPL may sit together and resolve the matter.

- (r). As per clause 2.7.1 of Tariff Guidelines, 2005 in the case of private terminals, depreciation will be allowed, on straight-line method, with life norms adopted as per the Companies Act or based on the life norms prescribed in the concession agreements whichever is higher.

The VSPL has made suitable adjustment in the depreciation figure reported in the Audited Annual Accounts by excluding the depreciation component on the capitalized part of upfront fee in line with the approach followed in the last tariff Order. The depreciation figures for the years 2014-15 to 2016-17 as furnished by the VSPL are considered subject to adjustment relating to depreciation on capital dredging incurred in 2009-10 and liquidated damaged added to the capital cost of the berth as explained in earlier paragraphs in line with the decision taken in the last tariff Order. Apart from the above, the VSPL has excluded the depreciation to the tune of ₹152.20 lakhs in the year 2016-17 stating that this has been provided in the Accounts as per the provisions of IND AS. The VSPL has stated that the depreciation considered in cost statements is based on useful life of assets whereas depreciation considered in the Annual Accounts for the year 2016-17 is based on balance license period. The said adjustment done by the VSPL is considered.

- (s). In the last tariff Order of May 2015, the write-off of preliminary expenses was considered at ₹33.10 lakhs for the year 2014-15 to 2016-17. While analysing the actual position, the write-off of preliminary expense is maintained at ₹33.10 lakhs as considered by VSPL.
- (t). The VSPL has reconciled the net fixed assets reported in the Annual Accounts for the years 2014-15 to 2016-17 and the net fixed assets considered in the cost statement. The adjustment is with reference to the upfront fee (net block) excluded on account of write off of this item during the project period. Whilst VSPL has excluded the entire net block of upfront fee, the unamortised part of upfront fee is added to the net fixed assets in the analysis and considered for the purpose of allowing return in line with the approach followed in the last tariff Order and also followed in the other tariff cases of the Private Terminal operators. Apart from this, the net fixed assets furnished by VSPL is adjusted i.e. excluded with reference to the capital

dredging incurred in the year 2009-10, as explained earlier. Further, the net block with reference to the liquidated damages towards the cost of berth is added to the capital employed and considered for the purpose of allowing return in line with last tariff Order.

(vi). The working capital is analysed below:

- (a). The VSPL has considered two month's operating income as Sundry Debtors for the years 2014-15 to 2016-17. This is not in line with the provisions contained in the tariff guidelines of 2005; as such, Sundry Debtors is considered as NIL.
- (b). As per the Order passed by this Authority dated 30 September 2008 clarifying certain areas of approach followed in tariff fixation under 2005 guidelines, prepayments of certain expenses which flow from the provisions of the Licence Agreement can be considered as Sundry Debtors.

The License Agreement entered by the VSPL with the VPT, does not prescribe any advance payment of lease rentals.

As per Article 5.1 of the LA entered between VSPL and VPT, the revenue share is payable on or before 7th day of the immediately subsequent month. It is thus clear that as per LA, the VSPL is not required to make any advance payment of revenue share also. In the case of the VSPL, it is found that none of the items flowing from the License Agreement qualify for consideration.

- (c). The VSPL has furnished annual consumption of stores excluding fuels for the years 2014-15 to 2016-17 and has considered 50% i.e. six months of its actual spares consumption excluding fuel. The computation of inventory in the computation of current asset is in line with the provisions prescribed in the tariff guidelines. The figures furnished by the VSPL are considered.
- (d). Cash balance has been calculated at one month's cash operating expenses including overheads as done during the last tariff revision of VSPL.
- (e). The VSPL has considered current liabilities as per the Annual Accounts for the years 2014-15 to 2016-17 subject to exclusion of current maturity of long term debt. The current liability estimated by VSPL is considered in our analysis as done during the last tariff revision of VSPL.
- (f). Subject to the above adjustments, Working Capital works out to be negative. Hence, it is considered as NIL. Thus, the Capital Employed comprises of only Net Block of Assets at ₹19543.77 lakhs, ₹19801.05 lakhs and ₹18421.57 lakhs for the years 2014-15 to 2016-17 respectively.
- (g). Considering the capacity of the terminal at 7.70 million tonnes per annum considered in the last Order, the actual capacity utilization during the years 2014-15 to 2016-17 works out to 67%, 59% and 82% respectively which is also considered by VSPL. In the last tariff Order of May 2015, Return on capital employed was allowed at 16% for the years 2014-15 to 2016-17. The same position is maintained while analyzing the actuals for the said three years.

(vii). A copy of the cost statement analysing the actuals vis-à-vis estimates for the past period 2014-15 to 2016-17 is attached as **Annex - I**. A summary of the comparison of the actuals vis-à-vis the estimates considered in the last tariff Order is tabulated below:

(₹ in lakhs)

Particulars	Aggregate for the years 2014-15 to 2016-17 in absolute terms (₹ in lakhs)		Variation in %
	Estimates as per tariff Order	Actuals	

Particulars	Aggregate for the years 2014-15 to 2016-17 in absolute terms (` in lakhs)		Variation in %
	Estimates as per tariff Order	Actuals	
Traffic (in tonnes)	187.98	160.41	-14.67%
Operating Income	34875.23 *	35405.29 #	1.52%
Total Expenses (includes FMI less FME)	26544.60	28271.25	6.5%
Surplus/ deficit before Return	8330.63	7134.04	-14.36%
Capital Employed (Average)	21860.13	19255.46	-11.92%
16% Return on Capital Employed for the three years 2014-15 to 2016-17	10492.86	9242.62	-11.92%
Net Surplus (deficit) after ROCE	(-)2162.23	(-)2108.58	-2.48%

* The operating income estimates are updated to reflect the effect of tariff increase approved in the Tariff Order of May 2015 as well reduction in the tariff of Material Handling system for BMHS effected in the last tariff Order.

As stated earlier, the actual income from hire of HMC reported in the Annual Accounts for the years 2014-15 and 2015-16 (i.e. upto 9 July 2015 till the revised rates approved in the Order dated 15 May, 2015 came into effect) is higher than the rate approved by this Authority in the October 2011 Order in view of the interim Order of the Hon'ble High Court vide its Order dated 22 December 2011 permitting VSPL to charge the pre-revised rate of ₹72.75 per tonne pending disposal of the Writ Petition.

- (viii). The findings of the analysis with reference to the past period relating to the years 2014-15 to 2016-17 are given below:
- The actual aggregate traffic handled by the VSPL is 160.41 lakh tonnes as against the estimated traffic of 187.98 lakh tonnes during the years 2014-15 to 2016-17. The variation in the physical parameters i.e. actual traffic handled is 14.67% less than the estimates.
 - The operating income earned by the VSPL is ₹354.05 crores as against estimation of ₹348.75 crores for the corresponding period resulting in positive variance of 1.52%.
 - On the expenditure side, the actual aggregate expenditure for the three years is ₹282.71 crores as against the estimated expenditure of ₹265.45 crores in the last Order for the corresponding period. The total actual expenditure thus shows positive variance of 6.5% in comparison to the expenditure estimated in the last tariff Order.
 - The average capital employed for the years 2014-15 to 2016-17 is ₹192.55 crores as against average estimated capital employed of ₹218.60 crores. The variation in the average capital employed comes to 11.92% negative.
 - As per the cost statement prepared by us, the VSPL has earned surplus of ₹2561.26 lakhs, ₹1298.53 lakhs and ₹3274.24 lakhs before return which aggregates to average surplus of ₹7134.04 lakhs for the years 2014-15 to 2016-17. The average return earned on the average capital employed thus works out to 12.35%, as shown in the following table:

(₹ in lakhs)

Particulars	2014-15	2015-16	2016-17	Average
Actual Surplus before return earned by VSPL	2,561.27	1,298.52	3,274.24	2378.01
Actual Capital Employed	19543.77	19801.05	18421.57	19255.46
Actual Return earned on capital employed	13.11%	6.56%	17.77%	12.35%

- (f). It can be seen from the above analysis that the variation in the physical parameter i.e. actual traffic handled and financial performance in terms of operating income, expenses, capital employed and return on capital employed is less than +20%. Further, the VSPL has earned average return of 12.35% on the capital employed as against 16% return allowed in the last tariff Order and the variation in the return on capital employed is 22.9% negative which is more than +/- 20% variation.

It is seen from the cost statement that the VSPL has assessed net deficit after ROCE for the years 2014-15 to 2016-17 at ₹960.62 lakhs, ₹2,159.63 lakhs and ₹89.84 lakhs aggregating to total deficit of ₹3,210.09 lakhs as against the actual net deficit after ROCE of ₹2,108.58 lakhs revealed in the above table. The VSPL has considered adjustment of 50% of the aggregate deficit i.e. ₹1605.04 lakhs and adjusted it in three equal instalments of ₹535.01 lakhs in the years 2017-18 to 2019-20.

As per clause 2.13 of the tariff guidelines, if review of actual physical and financial performance for the previous tariff cycle shows the variation of more than + or – 20%, then 50% of such accrued benefit / loss has to be adjusted in the next tariff cycle. As per the opinion of AG also as conveyed by the MOS, variation in both physical and financial parameters should be taken into account for the purpose of clause 2.13.

It can be seen from the above analysis that the variation in the physical parameter i.e., actual traffic handled is less than 20% i.e. 14.67% negative and financial performance in terms of return on capital employed is negative and the same is more than 20% i.e. 22.8% [(12.35-16)/16]. Since the variation more than +/- 20% is not found in both the physical and financial parameters, there is no case for adjustment of past period deficit of the years 2014-15 to 2016-17 while arriving at the tariff of VSPL for the current tariff cycle following the opinion of the AG on the interpretation of clause 2.13 of the Tariff Guidelines of 2005 which is being followed uniformly.

The adjustment of past period deficit considered by VSPL is not found to be in line with the guideline position and following the opinion of the AG.

- (ix). During the last tariff revision, the VSPL had envisaged a capital expenditure of ₹47.48 crores for development of storage yard at Exim Park for additional storage area. The VSPL had confirmed that there will not be much variation between its estimates and the work orders to be issued. In view of the above position, and recognising that the port had also allotted the land to VSPL in January 2014, the proposed investment was considered as estimated by the VSPL. Inclusion of this capital cost for the purpose of return was subject to the condition that if at the time of review of actuals it is found that the proposed investment does not materialise in the year 2016-17, the advantage accrued to VSPL on that account will be assessed and fully adjusted in the next tariff cycle. The VSPL has stated in the current that the capital expenditure proposed for development of land at EXIM Park has not materialised in the year 2016-17. That being so, in the current tariff cycle the VSPL was requested to quantify the additional surplus accrued to VSPL for adjustment in tariff to be determined in this cycle.

The VSPL has stated that the said land at Exim Park area was allotted by VPT to VSPL only on 28 January 2014. The VPT delayed finalization of the lease deed for registration and communicated the finalized lease deed to VSPL only on 8 June 2015 and even after finalizing the lease deed, the registration could be completed only on 12 October 2015. Thus, as per VSPL land allotment was completed only in second half of financial year 2015-16 as per VSPL.

The VSPL has further clarified that Land allotted at EXIM Park is very low lying with poor soil quality and requiring huge development cost than expected cost. It was first proposed to draw the railway line to VSPL land from existing railway lines laid by HPCL to save sizeable Capex by reduced distance of railway track from take-off point. But, same was not consented by HPCL and VSPL was required to construct railway line for long distance from take off point at VPT's siding thereby substantially enhancing the projected capex. In view of the intense competition, customers are not willing to bear the cost of transportation of cargo to EXIM Park. Further, VSPL has stated that based on the report of Boston Consulting Group, VPT has decided to allot additional lands to VGCB and Adani in the vicinity of their terminal. VSPL also requested VPT to allot additional land in its vicinity to save the transportation cost and environmental issues and VPT has accordingly sent proposals to Government with their Board approval for allotment of additional lands to VGCB, Adani and VSPL. In view of

these developments, pending fresh allotment, VSPL has surrendered 21 acres of land out of the 30 acres allotted at EXIM Park, with effect from 01.4.2017.

In this back drop and due to the loss posted in the year 2016-17 leading to poor cash flow position no further borrowings that could be raised for any Capex or working capital, the VSPL has stated that the projected Capex on additional land could not be pursued during the last tariff cycle.

In view of the above position, the VSPL has stated that the proposed investment on development of storage yard estimated during last tariff cycle did not materialise for reasons beyond its control and hence has requested this Authority not to view it as accrued benefit and hence not to adjust in the current tariff cycle. It is seen from the cost statement prepared for the past period as brought out in the previous paragraphs that there is net deficit to the tune of ₹2108.58 lakhs for the years 2014-15 to 2016-17 after return at the tariff approved in the last tariff Order. Since there is no surplus, there is no question of adjustment in future tariff on account of the said capex not incurred by VSPL in the last tariff cycle.

- (x). As per clause 3.1.8. of the tariff guidelines of 2005, the tariff validity cycle is for a period of three years and hence the analysis of financial/ cost position in respect of VSPL is done for 3 years period i.e. 2017-18 to 2019-20. As already stated earlier, the actual traffic handled by VSPL in the year 2016-17 is 63.27 lakh tonnes. Of the actual traffic of 63.27 lakh tonnes reported in the year 2016-17, traffic of Bulk Material Handling Service (BMHS) is 16.14 lakhs tonnes and conventional cargo traffic is 47.13 lakh tonnes. As against the actual traffic handled in 2016-17, the traffic projected by VSPL for the years 2017-18 to 2019-20 is 62.00 lakh tonnes, 63.24 lakh tonnes and 64.49 lakh tonnes respectively. Of the total traffic estimated, cargo to be handled through BMHS at berth no.EQ-8 is projected at 22.00 lakh tonnes, 22.44 lakh tonnes and 22.89 lakh tonnes for the years 2017-18 to 2019-20 respectively, and the cargo handled by conventional means is projected by VSPL at 40.00 lakh tonnes, 40.80 lakh tonnes and 41.60 lakh tonnes for the corresponding years. The VSPL has confirmed that the traffic projections are based on the actual traffic handled in the year 2016-17. The VSPL has confirmed that the traffic projections capture the impact of additional traffic in view of additions proposed to the gross block of assets in the current tariff cycle.

It is seen that the traffic projected by the VSPL for the year 2017-18 shows a reduction of 2% over the actual traffic handled in the year 2016-17 and for the subsequent years 2018-19 and 2019-20 growth of 2% per annum is projected by VSPL.

The VSPL has stated that the traffic projections are after taking into account the impact on their cargo volume post development of new multi cargo berth projects of VPT viz. EQ-2 to EQ-5 and WQ-7 and WQ-8 under BOT model which are likely to commence operations which will impact their traffic. The VSPL states that they not only face intraport competition but also inter-port competition from Gangavaram, Paradip and Dhamra Ports. Coal is the major bulk cargo in Vizag Port. Gangavaram which is a non-major Port having seven berths is attracting major coal and other bulk cargos by dropping down their rates and assuring free storage period for 120 days. Dhamra Port is a threat for SAIL volume handled by VSPL in Vizag Port. The VSPL has also stated that Paradip Port with considerable enhancement in infrastructure is attracting Coal, Iron ore and Limestone. The VSPL has contended that traffic Projections have been made considering all these competitive scenario and are realistic.

As regards, the PPP projects at VPT referred by the VSPL impacting its traffic, the VPT has clarified that development of multi-purpose berths at EQ-2 to EQ-5, WQ-7 & WQ-8 are not through PPP mode. EQ-2 to EQ-5 berths are already existing and are being reconstructed whereas, WQ-7 and WQ-8 are new berths. The VPT has viewed that impact of these berths on the traffic of VSPL will depend on factors such as cargo handling equipment, tariff amongst other things. The VPT has viewed that since VSPL berths are comparatively old vis-à-vis EQ-2 to EQ-5 and WQ-7 and WQ-8 berths, there may not be significant impact on its traffic on these berths.

When the VPT was requested to express its views on the reasonableness of the traffic projection made by the VSPL, the port has stated that VSPL mainly handles bulk cargoes such as Coal, Coke, Ores, Gypsum, other Dry bulk and Break bulk cargoes. The Port has stated that Government of India has increased domestic production of coal and is discouraging imports; as such, coal cargo handled at these berths is likely to be declined completely. The VPT has categorically stated that the traffic projections made by the VSPL for the years 2017-18 to 2019-20 are reasonable. Based on the above position, the traffic projected by the VSPL for the years 2017-18 to 2019-20 are relied upon and considered in this analysis.

- (xi). (a). The cargo related income for the years 2017-18 to 2019-20 has been estimated by the VSPL applying the existing tariff approved by this Authority in May 2015 Order for the traffic projections. The income from the cargo traffic availing BMHS is estimated based on the existing consolidated rate approved by this Authority for BHMS for the traffic projected from BMHS cargo.

For cargo other than BMHS cargo i.e. by conventional means, the VSPL has estimated the cargo handling income at the rates approved by this Authority. The percentage share of cargo availing different services, viz. stevedoring, HMC services and shore handling is considered at 100%, 90% and 70% respectively reportedly based on the average actual sharing pattern obtained during the last three years for estimation of cargo handling income from the conventional cargo. Citing that weighment services are optional, VSPL has estimated 50% of traffic projections to avail Weighment services. The VPT has not made any adverse remark on the percentage share of cargo volume considered by VSPL for estimation of cargo handling income from difference services. The percentage share of conventional cargo availing the different services considered by the VSPL are relied upon and considered in this analysis.

The VSPL has furnished detailed computation of income from plot rent for the years 2017-18 to 2019-20. For estimating the income from plot rent, the VSPL has assumed that 80% of conventional cargo traffic projection will avail storage facility beyond the prescribed free period out of which, 70% of cargo will avail existing storage facility and 10% of cargo will avail storage at the additional land, which requires longer storage period. As regards BMHS, 100% of cargo projections is estimated to avail storage facility. For coal handled at BMHS and for conventional cargo viz. steam coal, pet coke and gypsum, average storage period after the prescribed free period is considered as two fortnights and for other cargo items, storage for one fortnight is considered for estimating the storage charge. The income from plot rent as estimated by the VSPL is relied upon and considered in this analysis.

It is relevant here to mention that the additional land in EXIM Park was registered in July 2015. The VSPL in its proposal has stated that capex projected during last tariff cycle for development of additional land could not materialise. This has been dealt with elaborately in preceding paragraphs. As stated earlier, the VSPL has on 1 April 2017 handed over 21 acres of land allotted by VPT at Exim Park back to VPT.

Since the VSPL has in its proposal stated that the basic infrastructure facilities like connecting road, rail line link, etc. are yet to be provided by the Licensor, in this circumstances, the VSPL was requested to confirm whether the additional land can be utilized for stacking purpose and the plot rent income estimated by VSPL from the years 2017-18 to 2019-20 is in order. The VSPL has confirmed that the Plot rental income has been estimated for 9 acres of land for EXIM Park for the years 2017-18 to 2019-20 targeting those customers requiring longer storage period and is found to be in order. This position is relied upon.

- (b). The VSPL has requested to reduce estimated discount of ₹5.7 crores, ₹5.69 crores and ₹5.69 crores in the years 2017-18 to 2019-20 respectively aggregating to ₹17.08 crores likely (to be) offered to SAIL in view of short term contract entered by VSPL with SAIL from the estimated revenue for the years 2017-18 to 2019-20. In this regard, it is relevant to mention that the tariff has to be determined by this Authority with reference to the cost position reflected based on revenue estimation at the existing Scale of Rates approved by this Authority in the last general revision Order. This approach is followed uniformly while determining the tariff of all the Private Terminal Operators governed under tariff guidelines of 2005. If the request of the VSPL to consider the income net of discount of ₹17.08 crores is accepted, it would warrant higher tariff increase than the increase proposed by VSPL. The differential increase will have to be borne by users other than SAIL, which is not desirable. Further, the rates agreed between VSPL and SAIL as an individual user in an agreement is between the said two parties and that cannot form the basis for tariff determination. Hence, the request of VSPL to reduce the impact of estimated rebate/ discount from the income estimation in the tariff determination process could not be acceded to.

Though the VSPL has requested that the impact of rebate/ discount of ₹17.08 crores estimated by it for the years 2017-18 to 2019-20 should be captured in cost statement, it is seen that the income estimates considered by VSPL in the cost statement is as per the SOR approved by this Authority in tariff Order of May 2015. It does not capture the effect of estimated rebate/ discount.

- (c). It is seen that the VSPL has estimated income from new tariff item viz. tarpaulin coverage charges at ₹5 per tonne for the years 2017-18 to 2019-20. Since, this Authority based on the proposal of VPT has vide Order No.TAMP/34/2016-VPT dated 8 February 2017 approved the proposal of VPT for levy of ₹5/ tonne by BOT operators authorized by VPT towards covering of dusty cargo by Tarpaulin, the income estimated by VSPL in this regard is considered for the years 2017-18 to 2019-20.

Thus, the cargo related income is considered at ₹11458.20 lakhs, ₹11687.36 lakhs and ₹11918.65 lakhs for the years 2017-18, 2018-19 and 2019-20 respectively as estimated by VSPL.

- (d). The income from the berth hire is estimated to reduce from ₹1729.76 lakhs actually earned in the year 2016-17 to ₹1393.28 lakhs in the year 2017-18 and ₹1421.15 lakhs and ₹1449.17 lakhs for the years 2018-19 and 2019-20 respectively. The reasons for sudden reduction in the income estimation from berth hire charge in the years 2017-18 to 2019-20 vis-à-vis 2016-17 remains unexplained. On probing the matter, the following position emerges.

Apart from confirming that income estimation for the years 2017-18 to 2019-20 are estimated based on the rates prescribed in the existing Scale of Rates, the VSPL has furnished detailed workings for estimation of berth hire income for the years 2017-18 to 2019-20 based on the average GRT, average handling rate reportedly based on the average berth productivity achieved in the years 2014-15 to 2016-17, average parcel size, etc., for each cargo groups which is relied upon.

On perusing the detailed computation for estimation of berth hire charges, it is seen that the average discharge rate for coal at BMHS is considered at 30000 tonnes/ day for the years 2017-18 to 2019-20 by the VSPL as against average discharge rate of 21940 tonnes/ day achieved by VSPL for the last 3 years 2014-15 to 2016-17 and highest average discharge rate of 22720 tonnes/ day achieved by VSPL in the year 2016-17. This could be the reason for reduced estimate of berth hire income.

Since the VSPL has estimated improved productivity of 30,000 T/ day for estimating berth hire income from coal at BMHS, the same is relied upon and considered.

For the other cargo items, the discharge rate considered by VSPL for estimation of berth hire income is found to be comparable to the average discharge rate achieved by VSPL for the last 3 years 2014-15 to 2016-17 and hence considered as estimated by VSPL.

The berth hire income for the years 2017-18 to 2019-20 are updated by applying exchange rate of 1 US\$ = ₹64.17 prevailing at the time of analysis of this case as against exchange rate of 1 US\$ = ₹64.02 considered by VSPL.

Subject to above modification, the berth hire income for the years 2017-18 to 2019-20 works out to ₹1396.55 lakhs, ₹1424.48 lakhs and ₹1452.56 lakhs respectively as against ₹1393.28 lakhs, ₹1421.15 lakhs and ₹1449.17 lakhs estimated by VSPL for the corresponding period.

- (e). Thus, to summarize, the income estimated by the VSPL is relied upon and considered except for modification in the berth hire income as explained above. The total revised income for the years 2017-18 to 2019-20 comes to ₹12714.57 lakhs, ₹12968.86 lakhs and ₹13225.43 lakhs respectively as against ₹12851.48 lakhs, ₹13108.51 lakhs and ₹13367.81 lakhs estimated by the VSPL for the corresponding period.

- (xii). Clause 2.5.1. of the tariff guidelines requires that the expenditure projections of the major ports / terminal operators should be in line with traffic adjusted for price fluctuations with reference to current movement of Wholesale Price Index (WPI) for all commodities as announced by the Government of India. The annual escalation factor adopted by this Authority in respect of tariff cases filed under Tariff Guidelines, 2005 to be disposed during the year 2017-18 is announced at 2%. Annual escalation applied by the VSPL for most of the cost items like maintenance labour, equipment running cost, repairs and maintenance, etc., is at 2% over the actuals/ estimates of the immediate previous year. In some of the cost items, wherever the escalation works out to be more than 2% over the actuals/ estimates of the immediate previous year necessary modifications are done applying 2% annual escalation is in line with approach followed while tariff fixation for other BOT operators under Tariff Guidelines, 2005.

- (xiii). The estimate of operating and direct labour cost is reportedly done on the basis of outsourcing contracts entered by the VSPL. The VSPL has furnished copies of work orders, extension/ rate revision orders issued to contractors from time to time to support its estimates. The VSPL has confirmed that the labour contracts are awarded by competitive bidding and after following arm's length relationship.

The VSPL has applied an escalation factor of 2% in the unit cost for estimating the operating and direct labour cost for each of the years 2017-18 to 2019-20. The contract copy furnished by VSPL reveals that the existing contract for on board labour is ₹4.32 per tonne and the contract is valid upto March 2018. In respect of labour outsourced for BMHS, the existing contract rate is ₹3.70 which is valid till May 2019. There is no provision for escalation clause in the contract copies. The VSPL has, however, considered 2% annual escalation in the contracted rates for each of the years 2017-18 to 2019-20. Since contract copy for on-board labour valid till March 2018 do not provide for any escalation in the rates, no escalation in the unit rate is considered in the year 2017-18 for on board labour. 2% annual escalation is considered in the unit rate for the years 2018-19 and 2019-20 as done by VSPL. In respect of labour contracted for BMHS, no annual escalation is considered for the years 2017-18 and 2018-19 as there is no clause for escalation in contract copy which is valid till May 2019. For the year 2019-20, 2% annual escalation in the unit rates is allowed as considered by VSPL. The estimate is adjusted for the traffic projection by VSPL. The same approach is followed by us.

- (xiv). The VSPL has estimated maintenance labour cost for contract labour for the years 2017-18 to 2019-20 applying 2% annual escalation considering the actual maintenance labour cost for the year 2016-17 as the base. Apart from that, for outsourced labour for integrated handling services contract, the VSPL has estimated it at ₹3,96,000 per month. The VSPL has furnished a copy of contract dated 24 May 2016 which is valid for seven years i.e. till May 2023. The VSPL has confirmed that the contract is awarded by competitive bidding and following arm's length relationship. The contract provides for escalation in the unit rate from second year onwards based on the price index relating to increase in minimum wages. The VSPL has applied nil annual escalation for the year 2017-18 and 2% annual escalation for the years 2018-19 and 2019-20. The estimate as furnished by VSPL is considered for the years 2017-18 to 2019-20.

- (xv). The estimate of equipment running cost which includes power, fuel and repairs and maintenance cost are discussed hereunder:

- (a). The VSPL has estimated the power cost for the operation of BMHS and power requirement for office and general use. The actual consumption of power during the year 2016-17 is reported at 1.04 unit per tonne for BMHS traffic. Power consumption for the next three years 2018-19 to 2019-20 is estimated based on the actual per tonne power consumption reported for the year 2016-17 and adjusted for the cargo projected to avail BMHS service. The power consumption for office and general use is fixed at 5,47,560 units per annum for each of the years 2018-19 to 2019-20 based on the actual power consumption for the past period. Power consumption assumed by VSPL for the years 2017-18 to 2019-20 based on 2016-17 actuals is relied upon.

As against actual per unit power cost of ₹9.23 in the year 2016-17, the VSPL has considered per unit power cost at ₹9.69 for the year 2017-18. The VSPL has furnished copies of electricity bills of Eastern Power Distribution Company, Visakhapatnam for the months of June 2017 to August 2017. The average electricity cost for the said three months as per copies of the bills furnished by VSPL comes to ₹10.02 per unit. That being so, the unit rate considered by VSPL is modified and considered at ₹10.02 per unit for the year 2017-18 based on the average electricity bill of the three months June 2017 to August 2017 as furnished by VSPL. The VSPL has considered admissible annual escalation of 2% in the unit rate of power for the subsequent two years i.e. 2018-19 and 2019-20. The same is considered on the modified unit rate of power considered for the year 2017-18.

- (b). The VSPL has estimated fuel for HMC. The unit cost of fuel for the year 2016-17 is ₹7.14 per tonne. For the year 2017-18, the VSPL has considered the unit rate of the fuel at ₹7.77 per tonne. The details furnished by the VSPL show that based on fuel consumption of 65 litres per hour and unit cost of ₹56.81 per litre and considering output of 475 tonnes/ hour, VSPL has arrived at per tonne fuel cost of ₹7.77 per tonne for the year 2017-18 (i.e. ₹56.81 * 65 litres/ 475 tonnes/ hour). Subsequently, the VSPL has furnished latest fuel bill of December 2017 and has requested to consider fuel cost at ₹63.97/ litre as against of ₹56.81 per litre considered by it in the cost statement. The unit cost of fuel is updated to ₹63.97/ litre based on the copy of the latest bill furnished by VSPL. In view of the above modification, fuel cost

comes to ₹8.75 per tonne based on the methodology followed by VSPL, which is considered for the year 2017-18 (i.e. ₹63.77 * 65 litres/ 475 tonnes/ hour).

For the subsequent years 2018-19 and 2019-20, the VSPL has considered the unit rate of fuel at ₹7.93 per tonne and ₹8.09 per tonne by applying 2% annual escalation considering the base unit rate of ₹7.77 per tonne arrived for the year 2017-18. In the modified cost statement prepared by us for the years 2018-19 and 2019-20, 2% annual escalation is considered on modified unit rate of fuel at ₹8.75 per tonne arrived for the year 2017-18. The estimation of fuel cost captures the growth in traffic projections. The VSPL has estimated fuel cost of HMC which is owned by VSPL. For HMCs taken on hire, the VSPL has rightly not considered fuel cost as they are governed by separate outsourcing contract.

- (c). The actual repairs and maintenance cost reported for the years 2014-15, 2015-16 and 2016-17 is ₹1148.95 lakhs, ₹1112.87 lakhs and ₹719.58 lakhs. The estimate of repairs and maintenance cost for the years 2017-18 to 2019-20 is at ₹1113.43 lakhs, ₹1145.27 lakhs and ₹1178.01 lakhs respectively.

As regards maintenance cost of own HMC, when the VSPL was requested to furnish copy of contract with Liebherr, the VSPL has stated that in view of exorbitant AMC cost demanded by the OEM, Liebherr as VSPL cranes have clocked more than 30,000 Engine Hours, the AMC with Liebherr was not renewed from 1.4.16. Cranes are now maintained in-house under the supervision of Ex Liebherr Engineer and inventory of spares are maintained purchasing the same from Liebherr. During the financial year 2016-17, the VSPL has not incurred any expenditure on this account as there were no significant break down of the cranes. Till 31.03.2016, under Annual Maintenance contract with Liebherr OEM, VSPL has been paying amount based on fixed engine hours and Liebherr has supplied all the spares as and when required. The VSPL has stated that repair cost shall be subject to type of break down and it may require replacement of engine, gear box, turbo charges, winches or other important and critical spares, which will cost huge amount during the relevant financial year. In view of unforeseen breakdown, value of spares consumed under AMC in the past years has been taken as the basis and the expenditure for 2017-18 to 2019-20 has been estimated by VSPL at the existing level of AMC cost with 2% annual escalation. The VSPL has stated that overall expenditure is spread over for the 3 year period based on tonnage handled. In the absence of any other basis for modifying this estimate, relying on the clarification of the VSPL that the HMC is old and may require replacement of engine, gear box, turbo charges, winches or other important and critical spares, which will cost huge amount, the approach adopted by VSPL of estimating this expenditure based on 2016-17 actuals with 2% annual escalation and adjusted for the tonnage expected to be handled by VSPL owned HMC, the repairs and maintenance cost as estimated by VSPL towards maintenance of its own HMC is allowed. The actuals will be reviewed with the estimates, and, if any, advantage is accrued on account of relying the estimates during the next tariff revision, it will be adjusted in the next tariff cycle as per the guidelines.

Repairs and maintenance for other items for the year 2017-18 is estimated by VSPL based on the average expenditure level of 2014-15 to 2016-17 and by applying escalation factor of 2% per annum. Expenditure projections are done based on actuals of the immediate previous year. The VSPL was, therefore requested to take the 2016-17 actuals and apply allowable escalation factor of 2% for estimating this item for the year 2017-18. The VSPL has, however, not modified its estimation in this regard except applying 2% annual escalation as against 2.46% applied by VSPL earlier in its original proposal. The estimate of repairs and maintenance are modified taking the 2016-17 actuals as the base and applying 2% annual escalation to arrive at the estimates for the year 2017-18. Error observed in the excel working of VSPL as regards maintenance cost for weighbridge is corrected.

The addition to the gross block proposed in the current cycle is towards strengthening of the berth super structure and wharf. The VSPL has not estimated any repairs and maintenance cost on additions proposed to the gross block of assets during the years 2017-18 to 2019-20. Even during the last tariff revision, the VSPL had not estimated any repairs and maintenance cost on additions proposed to the gross block of assets proposed for the years 2014-15 to 2016-17. On the grounds that it does not envisage any repairs and maintenance on the additions proposed as assets would be covered under warranty and no repairs are estimated in

the initial period. The position furnished by the VSPL during the last tariff revision Orders 2015 is relied upon for the current tariff cycle also.

- (d). The actual maintenance dredging cost reported for the years 2016-17 is ₹13.50 lakhs. The maintenance dredging cost is estimated by VSPL for the years 2017-18 to 2019-20 based on 'per shift' rate applied by the VPT for the year 2016-17 and on the basis of 24 number of shifts per annum dredgers expected to be deployed for maintenance dredging. The unit rate of maintenance dredging cost considered by VSPL is ₹4,23,692/ shift applying 2% annual escalation on the unit rate of ₹4,15,384 per shift for the year 2016-17. The VSPL has furnished a copy each of bill raised by VPT to support the unit rate of dredging of ₹4,15,384 per shift claimed by VPT for the year 2016-17. The VPT has also stated that escalation applied by VSPL on the unit rate of 415384 per shift is reasonable. Hence the unit rate for estimating the maintenance dredging cost is considered as estimated by VSPL.

The number of shifts considered by VSPL for estimating this cost is 24 shifts for each of the years 2017-18 to 2019-20. The VSPL has stated that maintenance dredging is incurred as per the instructions of VPT based on their periodical hydrographic surveys and depends on the siltation of soil. The VPT has stated that VSPL deployed VPT dredger for 12 shifts in 2014-15, nil shifts in 2015-16 and 3 shifts in 2016-17. Hence, the VPT has stated that reasonableness of deployment and maintenance dredging cost estimated by VSPL cannot be certified. The number of shifts considered by VSPL at 24 are found to be double than the highest number of shifts for maintenance dredging reported in the year 2014-15 by the VPT. In the absence of the VPT furnishing the estimate of number of shifts for the years 2017-18 to 2019-20, the number of shifts considered by the VSPL is moderated and considered at 12 for each of the years being the highest number of shifts during the last three years 2014-15 to 2016-17 furnished by VPT.

- (xvi). As explained earlier, the revenue share to the extent quoted by the next highest bidder i.e. 12.811% is admissible as pass through as per the provisions of clause 2.8.1 of the tariff guidelines of March 2005. The VSPL has considered admissible revenue share to the extent of next highest bidder at 12.811% on the gross revenue from berth hire and wharfage charges at the proposed rate. Since the cost position is to be estimated based on the revenue at the existing Scale of Rates, to arrive at the tariff to be approved for the current tariff cycle, the revenue share is estimated at 12.811% on the modified berth hire income and revenue from wharfage charges estimated at the existing Scale of Rates.
- (xvii). The VSPL has estimated the equipment hire charges for the years 2017-18 to 2019-20 for various equipment taken on hire by it for different cargo handling services and for HMCs taken on hire.

The unit rate considered by the VSPL for various equipment taken on hire for different cargo handling services like on board equipment, shore clearance, inter carting, etc. are substantiated with copy of the work orders/ revised contract rates which are valid from May 2015 to May 2020. The unit rate considered by the VSPL for HMC taken on hire is substantiated with copy of the contract furnished by VSPL dated 17 January 2013 which is valid till January 2020. The VSPL has confirmed that the contract is awarded following competitive bidding. The VSPL has stated that as per the contract, the unit rate for HMC needs to be corrected as ₹52.13 per tonne for the year 2017-18 as against ₹52.10/ tonne considered by the VSPL in its estimates. The VSPL has furnished workings for arriving at the said unit rate after applying escalation in the base rate allowed as per the contract. Based on the contract copy furnished by the VSPL, the unit rate adopted by VSPL for the year 2017-18 is accepted at the level estimated by the VSPL subject to the modification in the unit rate of HMC at ₹52.13/ tonne for the year 2017-18 as stated by VSPL. The contracts allow for escalation. Hence, annual escalation of 2% per annum considered by the VSPL for estimating this cost item for the years 2018-19 and 2019-20 is allowed.

The VSPL has stated that based on the past trend obtained for the years 2014 to 2017 90% of the total cargo traffic will avail HMC services. Of this 90%, the VSPL has estimated 60% will avail the services of hired HMC and balance 40% will avail the HMC owned by VSPL. This position is relied upon for estimation of hire charges of HMC.

- (xviii). (a). The VSPL has estimated lease rental at ₹133.24 lakhs, ₹134.59 lakhs and ₹135.96 lakhs for the years 2017-18 to 2019-20 respectively.

The estimate of lease rental by VSPL comprises of lease rent for original allotment of 121700 sq mtrs of area, for additional land of 9 acres allotted at Exim park and lease rent towards Building/ others.

The VSPL has stated that as per the License Agreement dated 28 November 2001 and long term lease agreement entered on 29 July 2005, the Licensee shall pay to the Licensor, the land lease rentals as per VPT SOR prevailing from time to time. The VSPL has stated that the VPT hitherto levied VSPL, license fee for open cargo storage collected for temporary License of its plots at ₹0.9055/ sqmtr/ week which was part of general revision of Scale of Rates (SOR) of VPT.

It is relevant here to state that the VPT had filed a proposal in September 2014 delinking the licence fee prescribed for cargo stacking in the open area at Sl. No.2 in Section 6 of the then existing Scale of Rates prescribed under cost plus method under general revision of SOR to prescription of licence fee based on the market value of land following the Land Policy Guidelines 2014. This Authority has disposed of the said proposal of VSPL vide Order No.TAMP/48/2014-VPT dated 15 January 2016, wherein the license fee was approved at ₹6.21/ sq.mtr./ week as proposed by VPT for core operational area. The VSPL has now stated that as against the said rate, the VPT has notified 50% discount and is collecting ₹3.11/Sqm/Week.

As against the above said position, the VSPL in the current proposal has estimated the lease rent for 121700 sq.mtrs. of land, applying unit rate of ₹90.55 per week for 100 sq.mtrs. which was the rate prevailing prior to the Order dated 15 January 2016 came into effect. In the general revision of SOR of VPT approved by this Authority in the Order No.TAMP/9/2016-VPT dated 21 June 2016, under Sl. No.2 in Section 6 of the SOR, it is stated that License fee for open space will be as per the Schedule of Rent approved by this Authority separately with effect from the dated of implementation of Order No.TAMP/48/2014-VPT dated 15 January 2016. When VSPL was requested to confirm that unit rate of ₹90.55 per week for 100 sq.mtrs. adopted for estimating lease rental for area of 121,700 sq.mtrs. is in line with the provision of the License Agreement, the VSPL has stated that lease rentals estimates are as per actual lease rent being paid to VPT @ ₹90.55 per week for 100 sq. mtrs. The VSPL has stated that revised lease rentals notified by this Authority vide Order dated 15 January 2016 for cargo stacking in the open area following Land Policy Guidelines is not considered citing that it applies only for 11 months lease plots. The contention of VSPL is that separate tariff shall be fixed for BOT operators who are allotted lands on long term license basis. The VSPL has also stated that no tariff has been fixed by this Authority for long term License of Port lands allotted to BOT Operators.

As regards the point made by VSPL that no tariff has been fixed by this Authority for long term License of Port lands to BOT Operators, it is relevant to state that this Authority has vide Order No.TAMP/48/2014-VPT dated 15 January 2016 approved license fee for core operational area as proposed by the port and lease rent for port land has been approved by this Authority vide Order No.TAMP/80/2015-VPT dated 17 November 2016 based on the proposal of the VPT. Apart from these two proposals which have already been disposed of by this Authority, there is no proposal from VPT for fixation of separate lease rent for BOT operators. Hence, in the absence of any such proposal, the question of this Authority fixing separate lease rent for BOT operator does not arise. Further, reference is drawn to para 17(xvi) of the Order No.TAMP/80/2015-VPT dated 17 November 2016 wherein to a similar point raised by the another BOT operator viz. Visakha Container Terminal Private Limited (VCTPL) who is governed under Tariff Guidelines of 2005 like VSPL, the VPT has stated that there is no separate methodology prescribed in the amended Land Policy Guidelines, 2014 for arriving at the lease rentals separately for BOT operator. The VPT has stated that Major Port Trust cannot adopt any separate methodology/ formula as it is not prescribed so in the amended Land Policy Guidelines, 2014 issued by the MOS. Both the VPT and this Authority are governed by the relevant provisions of Land Policy-2014 issued by the Ministry of Shipping for revision of lease rent. It is relevant to state here that lease rent/ license fee for the VPT land approved by this Authority vide Order dated 15 January 2016 and 17 November 2016 is following the applicable Land Policy Guidelines issued by the Government from time to time and based on the proposal of VPT.

In this regard, VPT has also agreed that hitherto VPT charged license fee for open cargo storage collected for temporary licencing of its plots which formed part of its general revision of SOR. The VPT has categorically stated that license fee approved by this Authority in January 2016 Order for open stacking are not applicable to long term lease. The VPT has stated that this Authority in the Order dated 17 November 2016, vide item No.1-c prescribed a

note that Zone 1A industrial rate will be applicable for existing firms which are paying as per SOR, the port had raised revised bills from 1 April 2013. But, the VSPL has returned the bills stating that the revised lease rent are not applicable to them and has requested VPT to revise the bills as per the Scale of Rates as done earlier. The VPT has not furnished any further information in this regard. In this regard, the VPT is advised to note that the referred Note was approved by this Authority as proposed by VPT and it was not a suo motu Order of this Authority.

Thus, from the above, there appears to be dispute between VPT and VSPL as regards unit rate of lease rent for 1,21,700 sq.mtrs. of land. This arises from the provision of License Agreement entered between the VSPL and VPT. This Authority while approving tariff Order No.TAMP/48/2014-VPT dated 15 January 2016 and Order No.TAMP/80/2015-VPT dated 17 November 2016, with reference to similar matter brought out by another BOT operator Visakha Container Terminal Private Limited (VCTPL) governed under Tariff Guidelines of 2005, has held that this Authority fixes lease rent of port land following the Land Policy Guidelines issued by the Government from time to time and this Authority does not like to interfere in the matters of individual lease agreement entered by VPT with individual licensees/ lessees. This Authority, therefore, reiterates the same. The unit rate of ₹90.55 per 100 sq. mtrs./ week considered by VSPL is not found to have been prescribed in the SOR of VPT or in the lease rent schedule of VPT approved by this Authority based on the proposal of the VPT. Consideration of lease rent as per industrial area as sought by VPT from VSPL, which is not accepted by VSPL, will tantamount to granting expenditure higher than the level estimated by VSPL. Since the VSPL has considered the unit rate of ₹90.55 per 100 sq. mtrs./ week in the estimation of lease rent for 1,21,700 sq. mtrs., the same is considered. If at any time during the tariff cycle, the actual unit rate of lease rent paid by VSPL to VPT on this parcel of land is higher than the level considered now, the VSPL is permitted to approach this Authority for revision if it so desires to that extent. This Authority would like to state by way of abundant caution that consideration of ₹90.55 per 100 sq.mtrs./ week in the cost estimates based on proposal of VSPL in the current proceedings, should not be construed that this Authority agrees or disagrees with the respective contentions of the concerned parties in respect of the unit rate for this extent of land.

- (b). Clause 3.2. of Appendix 1 of the LA allows licensor to allot additional land for operations at ports Exim Park. Apart from the lease rent for 1,21,700 sq. mtrs. of land, the VSPL has estimated lease rent for additional land of 9 acres at Exim Park area for the years 2017-18 to 2019-20. The VSPL has stated that it has surrendered 21 acres of land out of the 30 acres allotted at EXIM Park, with effect from 01.4.2017 and lease rent for land Exim park is estimated for 9 Acres of land for the years 2017-18 to 2019-20. Lease rent for additional land at EXIM Park, has been estimated by VSPL by applying the lease rent for industrial purpose for Zone V approved by this Authority at ₹14.83/sq/mtr/month from 10 October 2015 as per Order dated 17 November 2016 duly escalated by 2% per annum and arrived at ₹15.42/sq/mtr/month for estimating the lease rent for the year 2017-18. For the subsequent two years 2018-19 and 2019-20, the VSPL has applied 2% annual escalation in the unit rate as per the approved lease rent schedule.

The VPT in this regard has stated that in terms of licence agreement vide Appendix-3 (Licensor Assets), in the event of additional land, if any, asked for by the licensee beyond the licensed premises is allotted, rent shall be payable for that land as per Commercial Rent as shall be fixed by the Port from time to time. In view of the above terms of license agreement, the VPT has contended that the commercial rent of ₹74.03/ sq. mtrs./ month should be applicable for the additional land allotted in EXIM PARK area from the date of handing over i.e. from 29.07.2015. Accordingly, the VPT is claiming lease rentals for the said extent of land as per commercial rate of 74.03/sq/mtr/ month as on 10 October 2015 as approved by this Authority vide Order dated December 2016 with applicable annual escalation @ 2% per annum.

The VSPL has, however, contended that the additional land allotted at EXIM Park can be used for handling and storage of cargo and hence industrial rate should be applied instead of commercial rent sought by VPT.

Thus, on this extent of land as well, there appears to be dispute between VSPL and VPT flowing from the provisions License Agreement and Lease Agreement entered between VSPL

and VPT. In this regard, as stated earlier, this Authority would like to state that License Agreement/ Lease Agreement are entered by the concerned port trust with the BOT operator/ individual lessee/ licensee. This Authority, therefore, does not like to interfere in the matter of individual License Agreement/ Lease Agreements entered by the concerned Port Trust with the BOT operator/ individual lessees. The lease rent as estimated by VSPL is considered for the current tariff cycle. This should not by any way be construed that this Authority agrees or disagrees with the respective contentions of the concerned parties in respect of the unit rate for the additional land allotted to VSPL.

If at any time during the tariff cycle, the actual unit rate of lease rent paid by VSPL to VPT on this parcel of land is higher than the lease rent considered in the estimates, the VSPL is allowed to approach this Authority for revision, if it so desires, to that extent.

For building, the lease rent at ₹7.56 lakhs per annum for each of the years 2017-18 to 2019-20 is considered as estimated by VSPL.

- (xix). The insurance cost for the year 2016-17 is reported at ₹68.14 lakhs. The insurance premium for the year 2017-18 is estimated at ₹70.32 lakhs which is substantiated with copies of insurance policies. The insurance premium for the next two years viz. 2018-19 and 2019-20 is estimated at ₹71.72 lakhs and ₹73.16 lakhs respectively applying 2% annual escalation. During the last tariff revision also, the VSPL had followed the same approach and clarified that the increase estimated in this item is to cover the insurance on additions proposed to the gross block of assets. To a specific query with regard to consideration of replacement cost of terminal for the year 2016-17 instead of depreciated cost for estimating insurance, the VSPL has clarified that insurance has been made at Replacement cost as per provisions of License Agreement and to avoid loss of claim due to under insurance while making claim. The insurance cost estimated is found to be less than 0.50% of the gross block of assets allowed in tariff fixation of other private terminals cases. Therefore, the insurance cost estimated by VSPL is considered without any modification.
- (xx). Other expenses include water charges, water supply charges, survey charges, stevedoring charges, security expenses, railway staff charges, Customs manning charges, Charges for wagons damage, etc. Survey charges and Stevedoring charges are estimated to vary with the traffic projections and other items under this head are not projected to vary with traffic.

The actual cost towards railway staff is reported to be 81.71 lakhs in the years 2016-17. As against that, the VSPL has estimated it at ₹600000 per month for 12 months i.e. ₹72 lakhs per annum for the year 2017-18 and escalated by 2% per annum for the years 2018-19 and 2019-20. The estimate as furnished by VSPL may be relied upon. The VSPL has not estimated any cost towards railway siding charges as it has proposed to delete the existing tariff towards railway siding, administration and maintenance charges.

The actual cost towards water charges and water supply is reported to be ₹74.42 lakhs in the years 2016-17. As against that, the VSPL has estimated it at ₹54.08 lakhs for the year 2017-18 and escalated by 2% per annum for the years 2018-19 and 2019-20. The estimate towards stevedoring charges for the year 2017-18 is also found to be lower than the actuals reported for the year 2016-17 and for the subsequent years 2018-19 and 2019-20 it has been escalated by 2% per annum over the estimate of 2017-18. The reason for reduction in this cost item remains unexplained. The estimate as furnished by VSPL for the years 2017-18 to 2019-20 may be relied upon. As regards survey charges, the estimate of VSPL for the year 2017-18 is found to be marginally lower than 2016-17 actuals. For the subsequent two years 2018-19 and 2019-20, this item has been estimated applying 2% annual escalation over the estimate of 2017-18 which is accepted.

For estimating direct cost of labour for wagon loading for the years 2017-18 the VSPL has taken average of the actual expenditure of last three years i.e. 2014-15 to 2016-17 as the base and escalated it by 2%. For the subsequent years 2018-19 and 2019-20, the VSPL has estimated the expenditure applying annual escalation of 2% over the estimates of respective previous year. Normally as stated earlier, the actual expenditure of the previous year is taken as the base for future estimates of next three years subject to applicable annual escalation. The estimates of the year 2017-18 taking the base the actual expenditure of the year 2016-17 as the base and applying 2% escalation, works out to be higher than estimates of VSPL. That being so, the estimates of direct cost of labour for wagon loading is considered as estimated by VSPL.

As regards one another cost item under other expenses i.e. customs manning charges, the VSPL has estimated ₹90.18 lakhs in the year 2017-18. It is relevant to state that this expense is reported to be nil

in the years 2014-15 to 2016-17 as per the break up of expenses furnished by the VSPL. From the submissions made by VSPL, it appears that these charges are under litigation for the period 2014-15 to 2016-17. However, the VSPL has estimated customs manning charges for the year 2017-18 at ₹90.17 lakhs. For the next two years, this item is escalated by 2% per annum. The VSPL has furnished a copy of Customs Demand Note dated 22 June 2017 to VSPL as per which the Cost recovery Charges payable by VSPL for the period April 2017 to September 2017 is ₹47.13 lakhs. If prorated for full year it comes to ₹94.26 lakhs. The VSPL has considered 90.18 lakhs for the year 2017-18 which may be considered. For the subsequent two years 2018-19 and 2019-20, the VSPL has considered 2% annual escalation over the prorated figure of ₹94.26 lakhs based on the demand note of Customs furnished by VSPL. Relying on the documentary evidence furnished by VSPL, this Authority considers this item of expense as estimated by VSPL. If, at the time of next tariff revision while reviewing the estimates with the actuals, it is observed that the estimate allowed under this item is not incurred by VSPL, the expense allowed in the current exercise shall be adjusted i.e. nullified in the next tariff revision.

- (xxi). The VSPL has estimated Management & Administrative Overheads (MGO) for the year 2017-18 at ₹1073.94 lakhs. It is seen from the detailed working that the VSPL has applied 2% annual escalation over the actuals reported for the year 2016-17 for all the items under this head. However, an error is observed in the linkage for one of the item viz. office maintenance cost. This is corrected. The modified MGO for the year 2017-18 comes to ₹1078.63 lakhs as against ₹1073.94 lakhs estimated by VSPL. For the subsequent two years, the annual escalation considered by the VSPL is 2% annual which is considered on the modified MGO.
- (xxii). The treatment given to technical service fee paid by VSPL to M/s.Portia Management Services (PMS) has been explained while analysing the performance in the previous tariff cycle. The annual amortization amount as considered for the past actuals is maintained in the estimates for future period as well.
- (xxiii). Clause 2.7.1 of the tariff guidelines of 2005 stipulates that incase of private terminals, depreciation has to be allowed on straight line method with life norms adopted as per the Companies Act, 1956 or based on the life norms prescribed in the Concession Agreement whichever is higher. The VSPL has confirmed that depreciation computed by it is in line with clause 2.7.1 of the tariff guidelines of 2005. It has further stated that there is a change in classification of assets as per IND AS to be followed by VSPL as per Companies Act, 2013 from financial year 2016-17. The Project berths and Plant and Equipment have been classified as Intangible Assets for amortization over the License period in the audited financials for 2016-17. As stated earlier, the VSPL has stated that the depreciation considered in cost statements is based on useful life of assets (Plant and Machinery) whereas depreciation as per financials are based on balance license period.

As regards upfront fee, the VSPL has made suitable adjustments in the depreciation figures in view of amortisation of the upfront fee over the project period in line with the approach followed in the earlier general revisions Orders passed by this Authority. As stated earlier, in the current revision, the VSPL has reiterated to allow the capex of ₹16.08 crores incurred towards deepening of channel/ berth and capitalized in the year 2009-10 by the VSPL citing that supplementary License Agreement dated 20 June 2015 has been entered between VSPL and VPT to the main Licence Agreement and hence has requested this Authority to re-consider this item. For the reasons explained in the past period analysis, the depreciation for this item is not considered in the current tariff cycle. The return on the net fixed asset on this capex is also excluded for the years 2017-18 to 2019-20.

As stated earlier, depreciation on liquidated damage cost is considered in the estimate of depreciation for the years 2017-18 to 2019-20. Further, unamortised part is considered as part of the net fixed asset for return in line with the approach followed for the past period.

- (xxiv). The amortization of upfront fee and preliminary expense is considered at ₹33.10 lakhs for each of the years 2017-18 to 2019-20 as has been done for the past period. Though VSPL has excluded the net block of upfront fee and preliminary expense from the capital employed for computation of return, for the purpose of our analysis, the upfront fee and preliminary expenses to the extent not written off is taken as part of the capital employed for allowing return.
- (xxv). The capital employed estimated by VSPL is ₹19527.28 lakhs, ₹17973.19 lakhs and ₹16443.98 lakhs during the years 2017-18 to 2019-20. The Capital Employed comprising of Net Fixed Assets and Working Capital are analysed in the following paragraphs:
 - (a). The VSPL has estimated additions to the gross block to the tune of ₹498.40 lakhs in the year 2017-18 towards strengthening of berth super structure and wharf. No other additions to the

gross block is estimated by VSPL in the years 2018-19 to 2019-20 in the revised proposal. The VSPL has justified that the capex towards berth strengthening is to enable deepening of berth fronts to -16.10 Meters. The VSPL has confirmed that it has already spent ₹4.28 crore towards strengthening of EQ 9 berth and the balance work in progress. The VPT has confirmed that proposed additions to the gross block is reasonable. In view of the above position, the investment proposed by the VSPL is considered. The VSPL has confirmed that capex towards berth strengthening is to enable deepening of berth fronts to -16.10 Meters. Hence, there will not be change in assessed capacity.

- (b). The working capital is analysed below:
 - (i). The VSPL has considered two month's estimated operating income as Sundry Debtors for the years 2017-18 to 2019-20. This is not in line with the provisions contained in the tariff guidelines of 2005, as such Sundry Debtors is considered as NIL.
 - (ii). As per the Order passed by this Authority on 30 September 2008 refining 2005 guidelines, prepayments of certain expenses which flow from the provisions of the Licence Agreement can be considered as Sundry Debtors. As analysed in the past period analysis, in the case of the VSPL, it is found that none of the items flowing from the License Agreement qualify for consideration as sundry debtors.
 - (iii). The VSPL has considered annual consumption of stores excluding fuels for the years 2017-18 to 2019-20 and has considered 50% i.e. six months actual spares consumption considered for the year 2016-17 excluding fuel. The computation of inventory in the computation of current asset is in line with the provisions prescribed in the tariff guidelines. The figures furnished by the VSPL are considered without any modification.
 - (iv). Cash balance has been calculated at one month's cash operating expenses including overheads as done during the last tariff revision of VSPL.
 - (v). The VSPL has considered current liabilities for the years 2017-18 to 2019-20 as per the Annual Accounts for the years 2016-17 subject to exclusion of current maturity of long term debt. The current liability for the years 2017-18 to 2019-20 is considered at the level considered for the past period analysis for the year 2016-17 in line with the approach followed by the VSPL which is in line with the approach followed during the last tariff revision of VSPL.
 - (vi). Based on the above analysis, the Working Capital results in a negative figure. Since the Working Capital is negative, it has been taken as nil.
- (c). The unamortized portion of preliminary expense and upfront fee and unamortized liquidated damages forms part of the capital employed and on which return is allowed as stated earlier.
- (d). Subject to above modification, the Capital Employed for the years 2017-18 to 2019-20 which consists of only the Net Block of assets is at ₹18378.08 lakhs, ₹16758.63 lakhs and ₹15163.38 lakhs respectively as against ₹19527.27 lakhs, ₹17973.19 lakhs and ₹16443.99 lakhs considered by the VSPL.
- (xxvi). The existing capacity of the terminal is reported at 7.7 MTPA. The VSPL has assessed the capacity of the two berths to continue at 7.7 MTPA for all the three years. The VPT has stated that the capacity assessed during the previous revision of SOR of VSPL was 7.70 MTPA as on 31 March 2017 by VSPL. The VPT has also stated that no significant investment towards capacity enhancement is proposed by the operator in the current tariff cycle. The capacity is, therefore, considered at 7.7 MTPA as considered by VSPL. Based on the optimal capacity as furnished by the VSPL, the capacity utilisation for the throughput projected works out to be 81%, 82% and 84% for the years 2017-18 to 2019-20 respectively. Since the capacity utilisation is more than 60%, full return of 16% on the estimated capital employed for all the three years is considered in accordance with the provisions of the tariff guidelines of March 2005.
- (xxvii). The License Agreement stipulates that on expiry of the license period, the VSPL shall be liable to transfer the entire facility and services to the VPT on payment of ₹40 millions per berth of the estimated project cost which means ₹80 millions for two berths. The VSPL has considered the credit back of annualised terminal value receivable at the end of the project at ₹4.32 lakhs per annum which is modified in line with the approach followed in the last tariff Order. The terminal value receivable at the end of the project is annualized over the project life applying discounting rate of 12% in line with the approach followed in the last tariff revision exercise and in the cases of other private terminals.

- (xxviii). The VSPL has furnished cost statements for two activities viz. cargo related and vessel related. The basis of allocation of expenses between these two activities is found to be in line with the approach followed in the last tariff revision which was accepted by this Authority. Hence, the said allocation is considered in the current exercise also.

As regards sub-activity cost statements under cargo handling activity, the VSPL has furnished cost statements for sub-activities BMHS handling and conventional cargo handling under the cargo handling activity as is found to be in line with the approach followed in the last tariff revision which was accepted by this Authority. The VSPL has confirmed that basis of allocation of the expenses and capital employed between the two sub activities is in line with last tariff revision Order dated May 2015. The basis of allocation of the expenses and the capital employed done by the VSPL to the above mentioned two sub-activities are relied upon. In the cost statement prepared by us, the modified expenses and capital employed are allocated between the two sub activities maintaining the ratio followed by the VSPL. Revenue from Railway siding administration and maintenance charges has been considered in the Projected Revenue at Proposed Rates. The VSPL has stated that the said tariff could not be collected from any user and hence is proposed to be withdrawn. The VSPL has, therefore, proposed to delete the existing tariff from the proposed SOR. It is, however, seen that the VSPL in the cost statement has estimated income from railway siding and maintenance charges at ₹160 lakhs, ₹163 lakhs and ₹166 lakhs for the years 2017-18 to 2019-20 at the existing rate of ₹3.20 per tonne. On the expenditure side, the VSPL has not considered the expenditure towards railway siding. That being so, the income estimated by VSPL from cargo handling services is moderated to the extent of income from railway siding administration and maintenance charges considered by VSPL.

- (xxix). The consolidated cost statement and main activity-wise cost statements and sub-activity wise cost statement for the years 2017-18 to 2019-20 at the existing tariff i.e. as per the rates approved by this Authority in the May 2015 Order have been modified in line with the above analysis. The modified cost statements are attached as **Annex - II (a) to (e)**. The summarised position of the results disclosed in the financial / cost statements at the existing level of tariff i.e. as per the rates approved by this Authority in the May 2015 Order are tabulated below:

(₹ in lakhs)

Sl. No.	Particulars	Operating Income (₹ in lakhs)				Net Surplus (+) / Deficit (-) (₹ in lakhs)				Net Surplus (+) / Deficit (-) as a % of Operating Income			
		2017-18	2018-19	2019-20	Total	2017-18	2018-19	2019-20	Total	2017-18	2018-19	2019-20	Average
1.	VSPL as a whole	12854.75	13111.84	13371.21	39337.79	-575.92	-363.48	-134.58	-1073.99	-4.48%	-2.77%	-1.01%	-2.73%
2.	Vessel related	1396.55	1424.48	1452.56	4273.59	-232.40	-138.02	-47.42	-417.84	-16.64%	-9.69%	-3.26%	-9.78%
3.	Cargo related	11458.20	11687.36	11918.65	35064.21	-343.53	-225.46	-87.16	-656.15	-3.00%	-1.93%	-0.73%	-1.87%
	(a) BMHS	3300.00	3366.00	3433.50	10099.50	-1047.00	-944.36	-830.33	-2821.69	-31.73%	-28.06%	-24.18%	-27.94%
	(b) Conventional handling of cargo	8158.20	8321.36	8485.15	24964.71	703.57	718.99	743.17	2165.54	8.62%	8.64%	8.76%	8.67%

The above table reflects an average deficit of 2.73% for the period 2017-18 to 2019-20 at the rates approved by this Authority in May 2015 Order.

The cargo handling activity reflects an average deficit of 1.87% for the years 2017-18 to 2019-20 and the vessel related activity reflects an average deficit of 9.78% for the period 2017-18 to 2019-20. This Authority while granting extension of the validity of the Scale of Rates of VSPL has held that if there is surplus over and above the admissible cost and permissible return for the period post 1 April 2017 it will be setoff fully in the tariff to be determined. It can be seen from the summarised position that, 2017-18 reflects an overall deficit of ₹575.92 lakhs and hence the question of adjustment of surplus during the period of extension of the SOR does not arise.

In view of the deficit position reflected in the cost statement there is a case for granting increase in the tariff. The increase/ decrease proposed in various items by the VSPL is discussed below:

- (a). Berth hire charge:

The VSPL in the original proposal had maintained status quo in the berth hire charges. In the revised proposal, the VSPL has proposed 25% increase in the berth hire charge i.e. from USD

0.0072 to USD 0.0090 in view of the average deficit of 30% reflected in the cost statement prepared by VSPL for the vessel related activity i.e. towards berth hires services.

It is seen that from the table above that the vessel related activity reflects an average deficit of 9.78% for the years 2017-18 to 2019-20 and in absolute terms the aggregate deficit for the said period comes to ₹418.07 lakhs. By the time the Order comes into effect, it may be around March 2018. That being so, if the total deficit of ₹418.07 lakhs is spread over the estimated revenue from berth hire charges for 1 month i.e. March 2018 in the year 2017-18 and 2018-19 and 2019-20, the tariff increase required comes to 13.96%. As against that, the VSPL has proposed 25% increase in the berth hire charge. However, since even after considering the estimated additional revenue from tariff increase / decrease and deletion of one tariff item sought by VSPL in cargo handling activity as brought out in the analysis there remains a marginal deficit of ₹ 32.85 lakhs for the terminal as a whole, this Authority decides to grant 15% tariff increase in the berth hire charges so that the entire deficit reflected in the cost statement is getting covered after considering the impact of additional income from tariff increase/ decrease proposed in cargo handling activity as well.

As regards, coastal vessel the increase proposed by VSPL works out to 84.5% as against 25% increase proposed in the foreign going vessel. This appears to be on account of VSPL applying the prevailing exchange rate of 1US\$ = ₹64.18 on the rate proposed for foreign going vessel and applying 60% concession thereon for arriving at the proposed rate. The prevailing coastal concession policy issued by the Ministry of Shipping, do not permit restatement of coastal vessel rates with reference to exchange rate at the time of each general revision of Scale of Rate. Clause 6.1.2. of the 2005 tariff guidelines do not permit restatement of coastal vessel rates with reference to exchange rate at the time of each general revision of Scale of Rates. That being so, the rate for coastal vessel is prescribed applying 15% increase over the existing rate. As against 25% increase proposed by VSPL in the minimum berth hire charges for both foreign and coastal vessel, 15% increase in the minimum berth hire charges is approved as considered for berth hire charges.

At 15% increase granted in the berth hire, the additional revenue likely to be earned for the said period i.e. March 2018 till 31 March 2020 will be ₹450.73 lakhs.

(b). Cargo Handling Activity:

The cargo handling activity reflects an average deficit of 1.87% for the years 2017-18 to 2019-20. In absolute terms, the aggregate of deficit for the three years is ₹655.91 lakhs. If the said deficit is spread over for the year 2017-18 for 1 month i.e. March 2018 and 2018-19 and 2019-2000, the average deficit will be 2.67%. No increase is proposed by VSPL except in wharfage rate for a few cargo items, shore handling charges and dust suppression charges.

As regards Bulk Material Handling Services (BMHS), the existing rate for BMHS covering rates for seven components viz. HMC, mobile hopper, conveyor and stackers, reclaiming and wagon loading, in motion electronic Weighment, sampling system and other service at ₹159.50 per MT. The VSPL has proposed to maintain status quo in ₹159.50 per tonne. The existing SOR also provides a consolidated rate of ₹150 per tonne if all the integrated terminal services of BMHS are availed which is proposed to be reduced to ₹140 per tonne. It is relevant to state here that the cost statement for the BMHS activity shows average deficit of 27.94% for the years 2017-18 to 2019-20 and in absolute terms the aggregate deficit is ₹2821.69 lakhs for the said period. So, in normal circumstances tariff should have been increased in this tariff item. But, since the VSPL has sought reduction in the consolidated rate for BMHS, if all services are availed in order to compete with market and ensure higher utilization of BMHS, the proposed reduction in the consolidated rate is approved.

Apart from the above, the VSPL has proposed a new tariff item viz., Tarpaulin coverage charges at ₹5 PMT for entire BMHS quantity and 60% of quantity (excluding BMHS Qty.), where shore handling services will be availed by customers. The VSPL has clarified that ₹5 PMT is estimated towards tarpaulin coverage charges as per the VPT circular. There has been no adverse remarks from any users/ user association on the proposed new tariff items. This Authority had based on the proposal of the VPT approved levy of ₹5 per tonne by Stevedores/ Handling Agents and BOT operators authorised by the VPT for undertaking the service of covering all dusty import and export cargo within the vicinity of the port with Tarpaulins in

the Order No.TAMP/34/2016-VPT dated 3 February 2017. The VSPL now proposes to prescribe this tariff item in its SOR. The proposed tariff item is, therefore, approved.

As stated earlier, the existing SOR approved by this Authority vide Order dated 15 May 2015 at schedule no.4.6 prescribe charges for railway siding administration and maintenance at ₹3.20 / tonne. The VSPL has proposed to delete the said item in proposed SOR citing that the said tariff could not be collected from any user and hence is proposed to be withdrawn. The VSPL has, therefore, proposed to delete the existing tariff from the proposed SOR. There has been no adverse remarks from any users/ user association on the proposed deletion. The proposed deletion of said tariff item is, therefore, approved.

The VSPL has not sought uniform increase across the board. The tariff increase sought by VSPL varies for various cargo handling services. To summarise, the tariff increase/ decrease proposed by VSPL in the cargo handling activity is as given below:

(i). Increase proposed in Wharfage rates in respect of following commodities:

Name of Cargo	Current Rate (₹ per tonne)	Proposed Rate (₹ per tonne)	% increase
Coal	37.00	39.00	5%
Alumina (bulk)	40.35	45.00	12%
Aluminium, Alumina Sow Ingots, Alumina Billets and Alumina products	24.70	33.00	33%
Blast furnace slag, Bentonite, Dolomite chips, Fly Ash and River sand	14.60	19.50	34%
Calcined petroleum coke	40.35	45.00	12%
Charge chrome, Ferro Manganese, Ferro Silicon Silicon Manganese, High carbon Ferrochrome, and other ores	42.60	57.00	34%
Fertilizers	32.50	41.25	27%
Granite Blocks & Marbles	49.30	55.50	13%
Limestone	33.65	36.00	7%

- (ii). Increase proposed in shore handling charges from existing ₹45/ tonne to ₹65/ tonne.
- (iii). Increase proposed in Dust suppression charges from ₹1.50/ tonne to ₹2/ tonne.
- (iv). Insertion of Tarpaulin charge at ₹5/ tonne in its SOR.
- (v). Existing tariff viz. Siding and Maintenance charge of ₹3.20/ tonne is proposed to be withdrawn.
- (vi). For all the other tariff items, the VSPL has proposed to continue with the existing Scale of Rates item which may be allowed as proposed by the VSPL.

(c). The additional income estimated to be earned by VSPL at the increase/ decrease approved by this Authority in the above mentioned tariff items as proposed by the VSPL for the period of 2017-18 from March 2018, 2018-19 and 2019-20 is given below:

(₹ in lakhs)

Particulars	Increase/ decrease proposed by VSPL and (to be) approved by the Authority	Additional income ₹ in lakhs
Shore handling charges	Increase from ₹45.00 per tonne to ₹65.00 (44% increase)	₹1188.26
BMHS	Reduction in BMHS rate if integrated services are availed from ₹150.00 to ₹140.00 per tonne (7% decrease)	-₹495.22

Railway siding charges	Deleted	-₹342.97
Dust suppression system	Increase from ₹1.50 per tonne to ₹2.00 per tonne (33% increase)	₹65.78
Wharfage	Increase proposed for few cargo items as given above	₹207.39
Total additional income from cargo handling activity for the above items (A)		₹623.26
Berth hire charges	Increase from 0.0072 US\$ to 0.0083 US\$ (15% increase) (B)	₹450.73
Total (A+B)		₹1073.99

Thus, from the above table, it can be seen that as against total deficit of ₹1073.99 lakhs for the three years period 2017-18 to 2019-20, the additional income from the above tariff items will be ₹1073.99 lakhs of which ₹623.26 lakhs is from increase/ decrease proposed in cargo handling services including deletion of one existing tariff item and ₹450.73 lakhs is from increase in the berthing services.

- (xxx). The notes proposed under General at 13 and 14 relating to classification of vessel for levy for Vessel Related Charges (VRC) and Criteria for levy of Vessel Related Charges and Concessional Coastal rate are not found to be in line with the common adoption Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November 2015 and amendment Order dated 10 June 2016. The said notes are modified in line with the said common adoptions Orders.
- (xxxi). This Authority has in pursuance of MOS letter No.PD/14033/101/2015-PD.V dated 3 February 2016 passed a common Order No.TAMP/14/2016-Misc dated 9 February 2016 prescribing a note that in order to decongest the ports and encourage exporters/ importers to utilize the port services beyond regular hours, lower charges will be levied for cargo and vessels related services as well as special discount will be offered in port charges for the services rendered after regular hours. All the Major Port Trusts and BOT operators governed under the Tariff guidelines of 2005 have been directed in the said Order to amend their SOR accordingly. When pointed this to VSPL as proposed SOR did not incorporate this note, VSPL has stated that operations at its terminal are carried out 24X7 basis and there is no concept of regular hours. The VSPL has stated that this conditionality is not prescribed by this Authority in the SOR of VCTPL recently revised by this Authority. The point made by VSPL as regards VCTPL is examined separately. Since the said note is in pursuance of MOS letter dated 3 February 2016, the same is incorporated in the SOR of VSPL.
- (xxxii). Clause 4.2.2. of the tariff guidelines of 2005 calls for phasing out of ad-valorem rates over a maximum period of five years. However, the VSPL has proposed wharfage rates on ad-valorem basis for electrical goods and machinery. The VSPL is to propose unit rates for electrical goods and machinery on the basis of cost of handling and special care, if any, required to be taken while handling the said cargo. In response, the VSPL has stated that these two goods are rarest items and not handled generally. Hence cost of handling and other factors to be considered will have to be gained by experience in due course. The VSPL has requested for continuation of ad-valorem rate for the present. There has been no adverse remarks from any users/ user association on the proposed wharfage rates on ad-valorem basis for electrical goods and machinery. The proposed wharfage rates on ad-valorem basis for electrical goods and machinery is, therefore, approved.
- (xxxiii). The tariff guidelines of 2005 applicable for the BOT operators prescribe tariff validity cycle of three years. Since the financial position considered for the purpose of this analysis is only till 31 March 2020, the validity of the revised Scale of Rates of the VSPL is prescribed till on 31 March 2020.
- (xxxiv). The validity of the existing SOR of the VSPL has been extended and the validity of extension of the existing SOR of VSPL is granted till 30 June 2017 or the date the revised SOR comes into effect, whichever is earlier. The revised Scale of Rates approved will come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India. The existing SOR of VSPL is deemed to have been extended till the revised SOR comes into effect.
- (xxxv). **As per Clause 3.3.1. of the 2005 guidelines VSPL has the option to approach this Authority for review of the order to the extent of errors apparent on the face of record within 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette.**

[illegible]

	(FME)									
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	4.32	4.83	5.41	14.56	4.32	4.83	5.41	14.56	0.00%
IX	Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)	1,041.00	3,197.86	4,091.78	8,330.63	2,561.27	1,298.52	3,274.24	7,134.04	-14.36%
X	Capital Employed	19621.95	21403.85	24554.60	21860.13	19543.77	19801.05	18421.57	19255.46	-11.92%
XI	RoCE - Maximum permissible	3,139.51	3,424.62	3,928.74	10,492.86	3,127.00	3,168.17	2,947.45	9,242.62	
XII	Capacity Utilization	69%	83%	91%		67%	59%	82%		
XIII	RoCE	3,139.51	3,424.62	3,928.74	10,492.86	3,127.00	3,168.17	2,947.45	9,242.62	-11.92%
XIV	Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	(2,098.52)	(226.76)	163.04	(2,162.23)	(565.73)	(1,869.65)	326.79	(2,108.58)	-2.48%
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIV/I)	-23.95%	-1.88%	1.16%	-6.20%	-4.93%	-17.70%	2.44%	-5.96%	
XIV	Average Net Surplus/(Deficit) as a % of operating income	-8.22%				-6.73%				

Annex - II (a)

VIZAG SEAPORT PRIVATE LIMITED - GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES

(Rs. in Lakhs)

Consolidated Income & Cost statement for the Terminal as a whole

Sr. No.	Particulars	Actual				Estimates at the existing level of tariff as given by VSPL				Estimates at the existing level of tariff as modified by TAMP			
		2014-15	2015-16	2016-17	Total	2017-18	2018-19	2019-20	Total	2017-18	2018-19	2019-20	Total
	Traffic (in tonnes)	5188617	4525387	6326717	16040721	6200000	6324000	6449000	18973000	6200000	6324000	6449000	18973000
	Capacity (in tonnes)	7700000	7700000	7700000		7700000	7700000	7700000		7700000	7700000	7700000	
I	Total Operating Income												
	(i) Vessel related income	464.30	1104.32	1729.76	3298.39	1393.28	1421.15	1449.17	4263.60	1396.55	1424.48	1452.56	4273.59
	(ii) Cargo related income	11010.88	9459.31	11636.71	32106.90	11458.20	11687.36	11918.65	35064.21	11458.20	11687.36	11918.65	35064.21
	Total - I	11475.19	10563.63	13366.47	35405.29	12851.48	13108.51	13367.81	39327.81	12854.75	13111.84	13371.21	39337.79
II	Operating Costs (excluding depreciation)												
	(i) Operating & Direct labour	228.18	335.35	410.23	973.75	474.11	490.86	508.17	1473.13	467.12	490.86	508.17	1466.15
	(ii) Maintenance labour	467.02	473.86	524.99	1465.87	569.65	581.04	592.66	1743.36	569.65	581.04	592.66	1743.36
	(iii) Equipment Running costs	1736.69	1558.56	1206.92	4502.16	1700.67	1751.13	1803.13	5254.92	1648.78	1707.38	1768.37	5124.53
	(iv) Maintenance dredging	53.98	0.00	13.50	67.48	101.69	103.72	105.79	311.20	50.84	51.86	52.90	155.60
	(v) Royalty / revenue share	293.60	351.71	519.57	1164.88	469.48	478.87	488.32	1436.66	469.89	479.29	488.76	1437.94
	(vi) Equipment hire	3060.30	3558.14	3899.82	10518.27	4079.36	4236.32	4398.20	12713.88	4080.38	4237.39	4399.31	12717.08
	(vii) Lease Rentals payable as per concession agreement	72.71	73.40	342.06	488.16	133.24	134.59	135.96	403.80	133.24	134.59	135.96	403.80
	(viii) Insurance	55.25	63.89	68.14	187.27	70.32	71.72	73.16	215.20	70.32	71.72	73.16	215.20
	(ix) Other expenses	616.98	475.06	519.66	1611.70	526.40	537.58	548.99	1612.97	526.40	537.58	548.99	1612.97
	(x) Technical service fee	12.16	12.16	12.16	36.48	12.16	12.16	12.16	36.48	12.16	12.16	12.16	36.48
	Total - II	6596.85	6902.14	7517.04	21016.02	8137.06	8397.99	8666.54	25201.60	8028.79	8303.87	8580.44	24913.10
III	Depreciation	1368.21	1411.78	1467.77	4247.75	1582.11	1577.65	1553.45	4713.22	1517.03	1512.57	1488.17	4517.78
IV	Overheads												
	(i) Management & Administration overheads	920.08	922.91	1079.73	2922.72	1073.94	1095.91	1118.33	3288.17	1078.63	1100.70	1123.22	3302.55
	(ii) Preliminary expenses & upfront payment write-off	33.10	33.10	33.10	99.31	33.10	33.10	33.10	99.31	33.10	33.10	33.10	99.31
	Total - IV	953.18	956.02	1112.83	3022.03	1107.04	1129.01	1151.43	3387.49	1111.74	1133.80	1156.32	3401.86
V	Operating Surplus / (Deficit) (I) - (II) - (III) - (IV)	2,556.95	1,293.69	3,268.83	7,119.48	2,025.27	2,003.86	1,996.38	6,025.50	2,197.19	2,161.59	2,146.28	6,505.06
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)												
	(i) Discounted terminal value receivable as per the LA	4.32	4.83	5.41	14.56	4.32	4.32	4.32	12.95	6.06	6.79	7.61	20.46
	Total FMI	4.32	4.83	5.41	14.56	4.32	4.32	4.32	12.95	6.06	6.79	7.61	20.46
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	4.32	4.83	5.41	14.56	4.32	4.32	4.32	12.95	6.06	6.79	7.61	20.46
IX	Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)	2,561.27	1,298.52	3,274.24	7,134.04	2,029.58	2,008.17	2,000.70	6,038.45	2203.25	2168.38	2153.88	6525.52
X	Capital Employed	19543.77	19801.05	18421.57	19255.46	19527.27	17973.19	16443.99	17981.49	17369.84	15824.17	14302.90	15832.30

XI	RoCE - Maximum permissible 16%	3127.00	3168.17	2947.45	9242.62	3124.36	2875.71	2631.04	8631.11	2779.17	2531.87	2288.46	7599.51
XII	Capacity Utilization	67%	59%	82%		80.52%	82.13%	83.75%		81%	82%	84%	
XIII	RoCE considered	3127.00	3168.17	2947.45	9242.62	3124.36	2875.71	2631.04	8631.11	2779.17	2531.87	2288.46	7599.51
XIV	Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	(565.73)	(1,869.65)	326.79	(2,108.58)	(1,094.78)	(867.54)	(630.34)	(2,592.66)	(575.92)	(363.48)	(134.58)	(1,073.99)
XV	Adjustment by VSPL 50% of net deficit of the years 2014-15 to 2016-17.					(535.02)	(535.02)	(535.02)	(1,605.05)	0.00	0.00	0.00	0.00
XVI	Net Surplus / (Deficit) after adjustment of past deficit (XIV) - (XV)					(1,629.80)	(1,402.56)	(1,165.35)	(4,197.71)	(575.92)	(363.48)	(134.58)	(1,073.99)
XVII	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XVI/I)	-4.93%	-17.70%	2.44%	-5.96%	-13%	-11%	-9%	-11%	-4.48%	-2.77%	-1.01%	
XVIII	Average Net Surplus/(Deficit) as a % of operating income		-6.73%				-10.70%				-2.73%		

Annex - II (b)

VIZAG SEAPORT PRIVATE LIMITED - GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES

(Rs. in Lakhs)

Cost statement of Cargo Handling Activity

Sr. No.	Particulars	Estimates at the existing level of tariff as given by VSPL				Estimates at the existing level of tariff as modified by TAMP			
		2017-18	2018-19	2019-20	Total	2017-18	2018-19	2019-20	Total
	Traffic (in tonnes)	6200000	6324000	6449000	18973000	6200000	6324000	6449000	18973000
I	Total Operating Income								
	(i) Cargo related income	11458.20	11687.36	11918.65	35064.21	11458.20	11687.36	11918.65	35064.21
	Total - I	11458.20	11687.36	11918.65	35064.21	11458.20	11687.36	11918.65	35064.21
II	Operating Costs (excluding depreciation)								
	(i) Operating & Direct labour	474.11	490.86	508.17	1473.13	467.12	490.86	508.17	1466.15
	(ii) Maintenance labour	569.65	581.04	592.66	1743.36	569.65	581.04	592.66	1743.36
	(iii) Equipment Running costs	1700.67	1751.13	1803.13	5254.92	1648.78	1707.38	1768.37	5124.53
	(iv) Maintenance dredging	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(v) Royalty / revenue share	290.98	296.80	302.67	890.45	290.98	296.80	302.67	890.45
	(vi) Equipment hire	4079.36	4236.32	4398.20	12713.88	4080.38	4237.39	4399.31	12717.08
	(vii) Lease Rentals payable as per concession agreement	133.24	134.59	135.96	403.80	133.24	134.59	135.96	403.80
	(viii) Insurance	48.08	48.94	49.85	146.87	48.08	48.94	49.84	146.87
	(ix) Other expenses	526.40	537.58	548.99	1612.97	526.40	537.58	548.99	1612.97
	(x) Technical service fee	12.16	12.16	12.16	36.48	12.16	12.16	12.16	36.48
	Total - II	7834.65	8089.43	8351.78	24275.86	7776.80	8046.74	8318.14	24141.68
III	Depreciation	1103.84	1101.58	1075.10	3280.51	1103.84	1101.58	1075.10	3280.51
IV	Overheads								
	(i) Management & Administration overheads	957.51	977.10	997.09	2931.70	961.45	981.12	1001.20	2943.77
	Total - IV	957.51	977.10	997.09	2931.70	961.45	981.12	1001.20	2943.77
V	Operating Surplus / (Deficit) (I) - (II) - (III) - (IV)	1,562.21	1,519.27	1,494.67	4,576.15	1,616.12	1,557.93	1,524.22	4,698.26
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)								
	(i) Discounted terminal value receivable as per the LA	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(ii) Others	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total FMI	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
IX	Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)	1,562.21	1,519.27	1,494.67	4,576.15	1,616.12	1,557.93	1,524.22	4,698.26
X	Capital Employed	13352.44	12264.69	11204.45	12273.86	12247.77	11146.19	10071.10	11155.02
XI	RoCE - Maximum permissible	2136.39	1962.35	1792.71	5891.45	1959.64	1783.39	1611.38	5354.41
XII	Capacity Utilization	81%	82%	84%	82%	81%	82%	84%	82%
XIII	RoCE adjusted for capacity utilization	2136.39	1962.35	1792.71	5891.45	1959.64	1783.39	1611.38	5354.41
XIV	Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	(574.18)	(443.09)	(298.04)	(1,315.31)	(343.53)	(225.46)	(87.16)	(656.15)
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIV/I)	-5%	-4%	-3%		-3.00%	-1.93%	-0.73%	
XVI	Average Net Surplus/(Deficit) as a % of operating income		-4%			-1.87%			

Annex - II (c)

Vessel related Income & Cost statement

(Rs. in Lakhs)

Cost statement for vessel related activity									
Sr. No.	Particulars	Estimates at the existing level of tariff as given by VSPL				Estimates at the existing level of tariff as modified by TAMP			
		2017-18	2018-19	2019-20	Total	2017-18	2018-19	2019-20	Total
I	Total Operating Income								
	(i) Vessel related income	1393.28	1421.15	1449.17	4263.60	1396.55	1424.48	1452.56	4273.59
	Total - I	1393.28	1421.15	1449.17	4263.60	1396.55	1424.48	1452.56	4273.59
II	Operating Costs (excluding depreciation)								
	(i) Operating & Direct labour	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(ii) Maintenance labour	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Equipment Running costs	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) Maintenance dredging	101.69	103.72	105.79	311.20	50.84	51.86	52.90	155.60
	(v) Royalty / revenue share	178.49	182.06	185.65	546.21	178.91	182.49	186.09	547.49
	(vi) Equipment hire	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vii) Lease Rentals payable as per concession agreement	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(viii) Insurance	22.24	22.78	23.31	68.33	22.24	22.78	23.31	68.33
	(ix) Other expenses	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(x) Technical service fee	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total - II	302.41	308.56	314.76	925.74	251.99	257.13	262.30	771.42
III	Depreciation	478.28	476.08	478.36	1432.71	413.20	411.00	413.08	1237.27
IV	Overheads								
	(i) Management & Administration overheads	116.43	118.81	121.24	356.48	117.18	119.58	122.02	358.78
	(ii) Preliminary expenses & upfront payment write-off	33.10	33.10	33.10	99.31	33.10	33.10	33.10	99.31
	Total - IV	149.53	151.92	154.34	455.79	150.29	152.69	155.12	458.10
V	Operating Surplus / (Deficit) (I) – (II) – (III) – (IV)	463.06	484.59	501.71	1,449.36	581.07	603.66	622.06	1,806.80
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)								
	(i) Discounted terminal value receivable as per the LA	4.32	4.32	4.32	12.95	6.06	6.79	7.61	20.46
	(ii) Others	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total FMI	4.32	4.32	4.32	12.95	6.06	6.79	7.61	20.46
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VIII	FMI Less FME (VI) – (VII)	4.32	4.32	4.32	12.95	6.06	6.79	7.61	20.46
IX	Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)	467.37	488.90	506.03	1,462.30	587.13	610.45	629.67	1,827.26
X	Capital Employed	6174.84	5708.50	5239.54	5707.62	5122.09	4677.99	4231.81	4677.30
XI	RoCE - Maximum permissible	987.97	913.36	838.33	2739.66	819.53	748.48	677.09	2245.10
XII	Capacity Utilization	81%	82%	84%	82%	81%	82%	84%	82%
XIII	RoCE adjusted for capacity utilization	987.97	913.36	838.33	2739.66	819.53	748.48	677.09	2245.10
XIV	Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	(520.60)	(424.46)	(332.30)	(1,277.36)	(232.40)	(138.02)	(47.42)	(417.84)
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIV/I)	-37%	-30%	-23%		-16.64%	-9.69%	-3.26%	
XVI	Average Net Surplus/(Deficit) as a % of operating income		-30%				-9.78%		

Annex - II (d)

VIZAG SEAPORT PRIVATE LIMITED - GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES

(Rs. in Lakhs)

Cost statement for the sub-activity –BMHS

Sr. No.	Particulars	Estimates at the existing level of tariff as given by VSPL				Estimates at the existing level of tariff as modified by TAMP			
		2017-18	2018-19	2019-20	Total	2017-18	2018-19	2019-20	Total
I	Total Operating Income								
	(a) Handling Charges	3300.00	3366.00	3433.50	10099.50	3300.00	3366.00	3433.50	10099.50
	(b) Wharfage								
	(c) Storage including demurrage & Others								
	(d) Dust Suppression								
	(e) Weighment Charges								
	Others								
	Total - I	3300.00	3366.00	3433.50	10099.50	3300.00	3366.00	3433.50	10099.50
II	Operating Costs (excluding depreciation)								
	(i) Operating & Direct labour	180.78	188.93	197.46	567.17	178.12	188.93	197.46	564.51
	(ii) Maintenance labour	509.21	522.14	540.70	1572.04	509.21	522.14	540.70	1572.04

	(iii) Equipment Running costs	961.58	986.11	1,011.50	2959.19	932.24	961.47	992.00	2885.72
	(iv) Maintenance dredging	-	-	-	0.00	-	-	-	0.00
	(v) Royalty / revenue share	104.28	106.37	108.50	319.15	104.28	106.37	108.50	319.15
	(vi) Equipment hire	123.98	129.57	135.42	388.96	124.01	129.60	135.45	389.06
	(vii) Lease Rentals payable as per concession agreement	66.62	67.30	67.98	201.90	66.62	67.30	67.98	201.90
	(viii) Insurance	30.39	30.55	31.16	92.11	30.39	30.55	31.16	92.10
	(ix) Other expenses	186.79	190.76	194.86	572.40	186.79	190.76	194.86	572.40
	(x) Technical service fee	6.08	6.08	6.08	18.24	6.08	6.08	6.08	18.24
	Total - II	2169.71	2227.79	2293.66	6691.16	2137.74	2203.19	2274.19	6615.12
III	Depreciation	745.78	743.95	721.93	2211.66	745.78	743.95	721.93	2211.66
IV	Overheads								
	(i) Management & Administration overheads	311.63	330.32	350.24	992.19	312.91	331.68	351.68	996.28
	(ii) Preliminary expenses & upfront payment write-off								
	Total - IV	311.63	330.32	350.24	992.19	312.91	331.68	351.68	996.28
V	Operating Surplus / (Deficit) (I) - (II) - (III) - (IV)	72.88	63.93	67.67	204.49	103.57	87.18	85.69	276.44
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)								
	(i) Discounted terminal value receivable as per the LA	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(ii) Others	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total FMI	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
IX	Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)	72.88	63.93	67.67	204.49	103.57	87.18	85.69	276.44
X	Capital Employed	7839.65	7094.07	6369.47	7101.06	7191.06	6447.11	5725.18	6454.45
XI	RoCE - Maximum permissible	1254.34	1135.05	1019.12	3408.51	1150.57	1031.54	916.03	3098.14
XII	Capacity Utilization	81%	82%	84%		81%	82%	84%	
XIII	RoCE adjusted for capacity utilization	1254.34	1135.05	1019.12	3408.51	1150.57	1031.54	916.03	3098.14
XIV	Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	(1,181.46)	(1,071.12)	(951.44)	(3,204.02)	(1,047.00)	(944.36)	(830.33)	(2,821.69)
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIV/I)	-36%	-32%	-28%		-31.73%	-28.06%	-24.18%	
XVI	Average Net Surplus/(Deficit) as a % of operating income		-32%			-27.94%			

Annex - II (e)

VIZAG SEAPORT PRIVATE LIMITED - GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES

(Rs. in Lakhs)

Cost statement for the sub-activity-Conventional Cargo Handling

Sr. No.	Particulars	Estimates at the existing level of tariff as given by VSPL				Estimates at the existing level of tariff as modified by TAMP			
		2017-18	2018-19	2019-20	Total	2017-18	2018-19	2019-20	Total
I	Total Operating Income								
	(a) Handling Charges								
	(b) Wharfage								
	(c) Storage including demurrage & Others	8,158.20	8,321.36	8,485.15	24,964.71	8,158.20	8,321.36	8,485.15	24,964.71
	(d) Dust Suppression								
	(e) Weighment Charges								
	Others								
	Total - I	8158.20	8321.36	8485.15	24964.71	8158.20	8321.36	8485.15	24964.71
II	Operating Costs (excluding depreciation)								
	(i) Operating & Direct labour	293.33	301.92	310.71	905.96	289.00	301.92	310.71	901.64
	(ii) Maintenance labour	60.44	58.91	51.97	171.32	60.44	58.91	51.97	171.32
	(iii) Equipment Running costs	739.09	765.02	791.63	2295.73	716.54	745.91	776.37	2238.81
	(iv) Maintenance dredging	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(v) Royalty / revenue share	186.70	190.43	194.17	571.30	186.70	190.43	194.17	571.30
	(vi) Equipment hire	3,955.38	4,106.76	4,262.78	12324.92	3,956.37	4,107.79	4,263.86	12328.02
	(vii) Lease Rentals payable as per concession agreement	66.62	67.30	67.98	201.90	66.62	67.30	67.98	201.90
	(viii) Insurance	17.69	18.39	18.69	54.77	17.69	18.39	18.68	54.77
	(ix) Other expenses	339.61	346.83	354.13	1040.57	339.61	346.83	354.13	1040.57
	(x) Technical service fee	6.08	6.08	6.08	18.24	6.08	6.08	6.08	18.24
	Total - II	5664.94	5861.64	6058.13	17584.70	5639.06	5843.56	6043.94	17526.56
III	Depreciation	358.06	357.63	353.17	1068.85	358.06	357.63	353.17	1068.85
IV	Overheads								
	(i) Management & Administration overheads	645.88	646.77	646.85	1939.50	648.54	649.43	649.51	1947.49

	(ii) Preliminary expenses & upfront payment write-off								
	Total - IV	645.88	646.77	646.85	1939.50	648.54	649.43	649.51	1947.49
V	Operating Surplus / (Deficit) (I) – (II) – (III) - (IV)	1,489.33	1,455.33	1,427.00	4,371.66	1,512.55	1,470.74	1,438.52	4,421.81
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)								
	(i) Discounted terminal value receivable as per the LA	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(ii) Others	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total FMI	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
IX	Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)	1,489.33	1,455.33	1,427.00	4,371.66	1,512.55	1,470.74	1,438.52	4,421.81
X	Capital Employed	5512.79	5170.63	4834.98	5172.80	5056.71	4699.08	4345.91	4700.57
XI	RoCE - Maximum permissible	882.05	827.30	773.60	2482.94	809.07	751.85	695.35	2256.27
XII	Capacity Utilization								
XIII	RoCE adjusted for capacity utilization	882.05	827.30	773.60	2482.94	809.07	751.85	695.35	2256.27
XIV	Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	607.28	628.03	653.40	1,888.71	703.57	718.99	743.17	2165.54
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIV/I)	7.44%	7.55%	7.70%		8.62%	8.64%	8.76%	
XVI	Average Net Surplus/(Deficit) as a % of operating income	8%				8.67%			

ANNEX - III

VIZAG SEAPORT PRIVATE LIMITED**SCALE OF RATES****SECTION - 1****1.2. Definitions - General**

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (1). “VPT” means Visakhapatnam Port Trust (VPT).
- (2). “VSPL” means Vizag Seaport Private Limited, a Company incorporated in India, its successors and assignees.
- (3). "Coastal vessel" means any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent authority.
- (4). "Foreign-going vessel" means any vessel other than coastal vessel.
- (5). "Day" shall mean the period starting from 6.00 A.M. of a day and ending at 6.00 A.M. on the next day.
- (6). “Hirer” shall mean all users of any of the appliances provided by VSPL.

1.2. General Terms & Conditions

- (1). Status of a vessel as borne out by its certification issued by the Customs or Director General of Shipping is the relevant factor for deciding whether the vessel is ‘foreign-going’ or ‘coastal’. Foreign going vessels permitted to undertake coastal voyages and the cargo/container carried by them will also qualify for the concession in respect of such permissible voyages.
- (2).
 - (i). A foreign-going vessel of Indian Flag having a General Trading License can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
 - (ii). A foreign-going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of Coastal Voyage License issued by the Director General of Shipping.
 - (iii). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - (iv). In case of such conversion coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign-going rates shall be chargeable by the discharge ports.

- (v). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal License from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.
- (3). Berth hire charges shall be levied on ship owners / steamer agents. Wherever rates have been denominated in US dollar terms, the charges shall be recovered in Indian Rupees after conversion of US currency to its equivalent Indian Rupees at the Market Buying rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its associates or any other Public Sector Banks as may be specified from time to time. The day of entry of the vessel into the port limit shall be reckoned as the day for such conversion.
- (4). A regular review of exchange rate shall be made once in thirty days from the date of arrival of the vessels in cases of vessels staying in the VSPL for more than thirty days. In such cases the basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of review.
- (5). No refund shall be made if the amount refundable is less than ₹100/-. This limit shall also be applied for supplementary claims for under charges.
- (6). For the purpose of calculating the dues, the unit by weight shall be 1 tonne or 1,000 kilograms, the unit by volume measurement shall be 1 cubic metre and the unit by capacity measurement for liquids in bulk shall be 1,000 litres.
- (7). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.5 be taken as 0.5 unit and fractions of 0.5 and above be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (8). Interest on delayed payments / refunds
- (i). The user shall pay penal interest on delayed payments of any charge under this Scale of Rates. The rate of interest will be 15.85%.
- (ii). Likewise, the VSPL shall pay penal interest @ 15.85% per annum on delayed refunds.
- (iii). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the VSPL. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trusts Act and/or where payment of charges in advance is prescribed in this Scale of Rates.
- (iv). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
- (9). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (10). All goods landed within the limits of the VSPL shall be assessed on import application and the fees shall be paid before the goods are removed.
- (11). All goods intended for shipment shall be assessed on export application and the fees shall be paid before the goods are shipped.
- (12). (i). The vessel related charges for all coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
- (ii). The cargo related charges for all coastal cargo, other than thermal coal, POL including crude oil, Iron Ore and iron pellets, should not exceed 60% of the normal cargo related charges.
- (iii). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.
- (iv). Cargo from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will be levied the concession charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from / to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for concession.
- (13). System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC)
- (i). A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.
- (ii). A foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Licence for Specified Period or voyage issued by the Director General of Shipping and Custom Conversion order.
- (14). Criteria for levy of vessel related charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate

- (i). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
- (ii). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
- (iii). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.
- (15). Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate
- (i). Foreign going Indian vessel having General Trading License issued for 'worldwide and coastal' operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage in the following scenario:-
- (a). Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
- (b). Not Converted* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
- *The Central Board of Excise & Customs - Circular No 15/2002-Cus dated 25th February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian Port to another Indian Port in India, in Indian flag foreign going vessels without any Custom Conversion.
- (ii). In case of Foreign flag vessels converted to coastal run on the basis of a License for Specified period or voyage issued by the Director General of Shipping and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/ container loaded from Indian Port and destined from any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo / container.
- (16). In case of damages to crafts, berths, fenders, bollards and other shore equipments, tools and plants, the hirer shall deposit anticipated amount for all such charges for damages as assessed by the VSPL immediately on receipt of the demand, pending determination of the actual charges. In case of total loss, the hirer shall deposit the book value or market value of the crafts or appliances or properties of the VSPL whichever is higher. The VSPL shall refund the cost of damage received from the insurance company on admittance of its claim to the hirer from whom the cost of damage of the equipment was recovered, along with interest as applicable.
- (17). Users will not be required to pay charges beyond a reasonable level attributable to the VSPL.
- (18). In order to decongest the ports and encourage exporters / importers to utilize the port services beyond regular hours, lower charges may be levied for cargo and vessels related services as well as special discount may be offered in port charges for the services rendered after regular hours.
- [This condition is incorporated in pursuance to the MOS letter No.PD/14033/101/2015-PD.V dated 3 February 2016 based on which a common adoption Order No.TAMP/14/2016-Misc dated 16 February 2016 is approved by the Authority]

SECTION - 2

VESSEL RELATED CHARGES

2.1 BERTH HIRE

2.1.1 Schedule of Berth Hire for Vessels

DESCRIPTION	Rate per GRT per hour or part thereof	
	Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in ₹)
Berth EQ 8 & EQ 9	0.0083 subject to a minimum of US\$ 166/-	0.2182 subject to a minimum of ₹4,363/-

General Notes relating to Berth hire

- (1). Berth hire for the period of 1 hour in which the vessel changes its status can be charged on the basis of the status of the vessel at the beginning of the relevant block of 1 hour period.

- (2). The period of berth hire shall be calculated from the time mooring in the berth is completed.
- (3). No berth hire charges shall be payable for the period when loading/unloading operations cannot be carried out due to non-availability or break down of plant equipment or any other reasons including power failure attributable to VSPL.
- (4). (i). There shall be a time limit beyond which berth hire shall not apply. The berth hire shall cease to apply 4 hrs after the time of vessel signalling its readiness to sail.
- (ii). The time limit of 4 hrs prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favourable tidal condition or on account of inclement weather or due to absence of night navigation facilities.
- (iii). The Master/Agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favourable tidal and weather condition.
- (iv). There shall be a penal berth hire equal to one day's berth hire charge for a false signal.
- "False signal" would be when a ship signals readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for unberthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such other reasons attributable to the vessel. This excludes the signalling readiness when a ship is not able to sail due to unfavourable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions".
- (5). Ousting Priority/Priority berth Hire:
- (i). For providing the "ousting priority" to any vessel, a fee equivalent to berth hire for a single day (24 units of one hour each) or 100% of the berth hire calculated for the total period of actual stay at the berth, whichever is higher, shall be levied.
- (ii). For "priority berthing" to any vessel, a fee equivalent to berth hire for a single day (24 units of one hour each) or 75% of the berth hire, calculated for the total period of actual stay at the berth whichever is higher, shall be levied.
- (iii). Where a working berth is already vacant for want of a vessel and a vessel having priority / ousting priority is berthed at that vacant berth when there are no vessels waiting at roads for berthing prior to its arrival or when the vessels waiting at roads are not ready in all aspects (unreadiness of documents/lack of cargo/lack of ullage/hatch cleaning/ receivers or shippers not willing to work), it is not treated as priority berthing and in such cases no priority berthing charges will be levied.
- (iv). The fee for according priority/ousting priority as indicated above shall be charged from all the vessels except the following categories:
- Vessels carrying cargo on account of Ministry of Defence.
 - Defence vessels coming on goodwill visits.
 - Vessels hired for the purpose of Antarctica expedition by Department of Ocean Development.
 - Any other vessel for which special exemption has been granted by the Ministry of Shipping
 - Coastal vessels which will be accorded priority berthing shall not be liable to pay priority berthing charges.
- Note:** The VSPL is governed by clause 3.9 (b) of the License Agreement which provides that the Licensee (VSPL) may with the prior written approval of the Licensor (VPT) offer preferential or priority berthing to any one or more shipping lines or vessel owners / operators to optimize the use of the berths and equipment.

2.1.2. Penal Berth Hire Charges

Penal berth hire charges shall become payable for over-stayal of the vessel beyond the berth occupancy as per the norms given in clause 2.1.4 if the norms cannot be achieved due to any reasons attributable to the vessel.

- (i). Vessel shall be permitted to occupy the berth after completion of cargo operation without attracting penal berth hire charges for period mentioned below:
- | | |
|--|--------|
| (a). Any vessel which requires "securing" | 10 hrs |
| (b). Food Grains vessels requiring fumigation and Inerting | 10 hrs |
| (c). In all other cases | 7 hrs |

- (ii). The berth occupancy for each vessel for the purpose of levy of penal berth hire charges shall be subject to the following conditions:
- For deciding the period of stay of a vessel, number of shifts lost due to labour stoppage of work and labour holiday shall be excluded.
 - The shift in which the vessel is berthed shall not be deciding the vessels stay at berth since normally vessels are berthed in the middle of shift resulting in engagement of less number of hooks.
 - In case of new cargoes, average performance of three consignments shall be fixed as "NORM" tentatively which will be reviewed after six months for further refinement.
 - Any stoppage of work for reasons attributable to VSPL shall be excluded.
- (iii).(a). In case of supply of bunkers and or water through barges, the vessel shall be permitted to stay at berth without attracting penal berth hire for 8 hours.
- (b). In case of supply of water, the vessel shall be permitted to stay at berth without attracting penal berth hire for 12 hours from the time of placement of barge alongside the vessel.
- (c). Vessels taking water / bunker through sources other than barge will be permitted to stay for 8 hours from the time of completion of loading / unloading the cargo without attracting penal berth hire.

2.1.3. Penal berth hire charges shall be levied in addition to normal berth hire for the period of over-stayal at the rates prescribed below.

Sl. No.	Particulars	Unit	Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in ₹)
1.	Up to 6 hours	Per GRT	0.016	0.42
2.	Above 6 hrs. and upto 12 hours	- do -	0.032	0.84
3.	Above 12 hrs. but upto 18 hours.	- do -	0.064	1.67
4.	Above 18 hrs. per day or part there of	- do -	0.080	2.09

2.1.4. Commodity wise per vessel hook per shift output rates

For Exports

Sl. No.	Nomenclature	Per hook per shift output (in tonnes)
1.	Containers (boxes)	20
2.	Ferro Silicon	102
3.	General Cargo	82
4.	Iron & Steel	180
5.	Iron Ore & Pellets (manual loading)	598
6.	Maize	61
7.	Sugar	94
8.	Wheat (bags)	91
9.	Rice (bags)	81
10.	Rice (Bulk)	80

For Imports

Nomenclature	Per hook per shift output (in tonnes)
Containers (boxes)	22
Ferro Silicon	262
General cargo	86
Iron & Steel	108
Iron Ore (manual unloading)	560
Maize (bulk)	234
Sugar in bags	82
Wheat (in bulk)	134
Rice	62
Rock Phosphate	281

Sl. No.	Nomenclature	Per hook per shift output (in tonnes)	Nomenclature	Per hook per shift output (in tonnes)
11.	Aluminium Billets	98	Ammonium Nitrate	347
12.	Aluminium Ingots	110	Ammonium Sulphate	210
13.	C.P. Coke	346	Bauxite Bags	233
14.	Cement	102	Bentonite	254
15.	Charge Chrome	404	Bulgar wheat bags	62
16.	Chick Peas	219	Carbon Anodes	229
17.	Chrome Ore	188	Chrome Ore	206
18.	Coal tar (Bags)	192	Coal tar pitch	77
19.	Coffee (Bags)	67	Coking Coal (a) Discharged by vessels with self discharging gear	622
			(b) All types of coal discharged by non-self discharging vessels	360
20.	Dry Yeast	62	CSB in bags	74
21.	Feldspar	317	DAP Bulk	262
22.	Fenugreek	99	DBM in bags	242
23.	Ferro Chrome (Bulk)	341	DBM in Bulk	220
24.	Ferro Chrome Bags	226	Dolomite	405
25.	Ferro Manganese	99	Coal / Coke (parcel of below 20000)	234
26.	Granite Blocks	199	Coal / Coke (parcel of above 20000)	361
27.	Ilmenite Sand	333	Lime Stone	372
28.	Kenaf	40	Mono Ammonium Phosphate	210
29.	Manganese Ore	310	MOP	267
30.	Pet Coke (Bags)	83	Oil Pailes	57
31.	Pig Iron	458	Paper bundle	212
32.	Quarzite	117	Petroleum Coke	401
33.	Silicon Manganese Ore (Bags)	200	Steam coal	578
34.	Silicon Manganese Ore (Bulk)	538	Wood pulp	236
35.	Soya extracts	172	Sulphur	278
36.	Thermal Coal	665	Timber logs	114
37.	Vegetables	53	Urea	283

Notes:

- (1). The total number of hooks worked shall be reckoned to compute the per hook per shift productivity.

(2). The following two cases shall be deemed as non-performance / poor performance of the vessel:

- (a). If a vessel works with less number of hooks for reasons such as lack of / insufficient cargo, improper stowage, failure of ship's gear and lack of clearance arrangements;
- (b). If the actual hook output in the shifts following the shift in which the vessel is berthed does not conform to the norms prescribed for that commodity.

2.2. CHARGES FOR SUPPLY OF WATER TO VESSELS:

Item No.	Description	Unit	Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in ₹)
1.	Supply of fresh water to vessels at Shore.	Per 1000 Ltrs. or part thereof	3.241 subject to a minimum charge of \$ 16.205	₹84.65 subject to a minimum charge of ₹423.25
2.	Supply of fresh water to vessels by Boat at Quay Walls, Jetties and Moorings.	Per 1000 Ltrs. or part thereof	4.182 subject to a minimum charge of \$ 20.912	₹109.20 subject to a minimum charge of ₹546.00

SECTION - 3

CARGO RELATED CHARGES

3.1. WHARFAGE:

Item No.	Nomenclature	Unit	Rate (in ₹)	
			Other than coastal cargo	Coastal cargo
1.	All types of Coal (other than thermal coal), Coke and Coal tar pitch	Tonne	39.00	23.40
2.	Alumina (bulk),	Tonne	45.00	27.00
3.	Aluminium, Alumina Sow Ingots, Alumina Billets and Alumina products	Tonne	33.00	19.80
4.	Asphalt/bitumen, Barytes and Feldspar, Cement clinker (including cement)	Tonne	21.30	12.80
5.	Manganese Ore	Tonne	21.30	12.80
6.	Blast furnace slag, Bentonite, Dolomite chips, Fly Ash and River sand	Tonne	19.50	11.70
7.	Calcined petroleum coke	Tonne	45.00	27.00
8.	Caustic Soda	Per K.L.	39.25	23.55
9.	Cereals, food grains, Pulses and Sugar	Tonne	24.70	14.80
10.	Charge chrome, Ferro Manganese, Ferro Silicon Silicon Manganese, High carbon Ferrochrome, and other ores.	Tonne	57.00	34.20
11.	Chemicals	Tonnes	61.65	37.00
12.	Edible Oils	K.L.	17.95	10.80
13.	Electrical goods (in %)	Ad valorem	0.30%	0.18%
14.	Fertilizers (including MOP)	Tonne	41.25	24.75
15.	Granite Blocks & Marbles	Tonne	55.50	33.30
16.	Gypsum	Tonnes	44.85	26.90
17.	Ilemenite sand	Tonne	14.60	8.75

Item No.	Nomenclature	Unit	Rate (in ₹)	
			Other than coastal cargo	Coastal cargo
18.	Iron Ore	Tonne	24.70	24.70
19.	Iron Ore Pellets	Tonne	25.80	25.80
20.	Limestone	Tonne	36.00	21.60
21.	Liquid Ammonia, Molten Sulphur, Rock phosphate and Sulphur	Tonne	33.65	20.20
22.	Machinery	Ad valorem	0.16%	0.09%
23.	Molasses	K.L.	39.25	23.55
24.	All types of Oil Extractions like Soya, Rape seed etc.,	Tonne	13.45	8.10
25.	Pig iron	Tonne	42.60	25.55
26.	R.R. materials:	Tonne	37.00	22.20
27.	Steel Products (including scrap) – all varieties	Tonne	49.30	29.60
28.	Styrene Monomar	Tonne	61.65	37.00
29.	Thermal Coal	Tonne	21.30	21.30
30.	Timber Logs & Wood items	Cu. M	24.70	14.80
31.	Unenumerated goods having FOB/CIF value upto and inclusion of ₹1000/- per tonne.	Tonne	10.00	6.00
32.	Unenumerated goods having value more than ₹1000/- per tonne.	Tonne	40.00	24.00

Notes:

- (1). Before classifying any cargo as 'un-enumerated goods' the relevant Customs classification shall be referred to find out whether the cargo can be classified under any of the specific categories mentioned in the Schedule given above.
- (2). Wharfage charges are leviable on goods entering the docks even if they are not shipped. However, for the excess cargo brought into docks for shipment but not shipped, no wharfage will be levied if the cargo is removed within 24 hours of shipment
- (3). Charges on packages containing articles of a miscellaneous character shall be levied at the rate applicable to the individual articles.
- (4). Advalorem wharfage on imports shall be calculated on CIF value; on the exports on FOB value; and on coastal cargo on value specified in the bill of coastal goods. Customs bills of entry/shipping bill/bill of coastal goods shall be the main documents for assessing the value of cargo for wharfage purpose and where it is not available, the value will be determined based on Bill of Lading/invoice etc.

3.2. WHARFAGE CHARGES FOR SPECIFIED CASES

In the following specified cases wharfage charges shall be levied as specified in Section 3.1.

- (i). On crafts carried on board the vessel.
- (ii). On goods abandoned.
- (iii). On the manifested description of package whether they are landed empty or partly empty.

3.3. WHARFAGE CHARGES ON GOODS FROM VESSELS IN DISTRESS

Item	Description	Charges Payable
------	-------------	-----------------

No.		
1.	Cargo of other Ports landed from vessels in distress.	As specified in Section 3.1.
2.	Cargo that already paid export wharfage but has not been carried to destination.	No Wharfage
3.	Cargo of other Ports reshipped without having left the VSPL's premises.	No wharfage at the time of shipment.

3.4. CHARGES ON TRANSHIPMENT CARGOES

Item No.	Description	Charges Payable
1.	On cargo landed from one vessel and subsequently shipped to another vessel.	150% of the applicable Wharfage

Notes:

- (1). Cargo/container from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will also qualify insofar as the concessional charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo/containers from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (2). The concessional tariff prescribed for coastal cargo does not apply to the operations of loading/unloading on arrival/departure from/to a foreign port. Concessional cargo related charges will be levied only for handling the consignment in related to its coastal voyage.

3.5. DEMURRAGE CHARGES (IMPORTS/ EXPORTS/TRANSHIPMENT):

The demurrage charges for cargo provided transit storage shall be levied on the cargoes after the expiry of free days as under.

Item No.	Description	(Rate in ₹)
1.	For the first ten days after the expiry of free period.	₹12.00 per tonne/Cu. meter or part thereof for every day or part thereof.
2.	Thereafter.	₹24.00 per tonne/Cu. meter or part thereof for every day or part thereof.

Notes:

- (1). In case of goods for which wharfage charges are collected on 'advalorem' basis, demurrage shall be levied on 'per tonne' basis. In all other cases demurrage shall be levied on 'per tonne' basis or 'per cubic metre' basis as the case may be based on the wharfage charges collected.
- (2). All goods shall be allowed free storage as indicated below:
 - (i). **Exports**
 - (a). 20 days (excluding Customs holidays and VSPL's non-working days) from the actual date of the receipt of the goods in the VSPL premises.
 - (ii). **Imports**
 - (a). Three days (excluding Customs holidays and VSPL's non-working days) from the day following the day of completion of final discharge and in the case of salvaged goods, from the day following the day of salvage.
 - (b). Where goods are landed by the vessel into lighters, barges or other floating crafts, the free days shall be calculated from the day of complete discharge of the goods from the lighters, barges or other floating craft, on the wharf or jetty.

(iii). **Transshipment Cargo**

10 days (excluding Customs holidays and VSPL's non-working days) from the last day of discharge of cargo from the VSPL premises.

(3). **Demurrage on goods detained:**

The following periods shall be excluded from the calculation of any period for which free storage is allowed under this rule viz.:

- (i). Any period during which goods are detained by the Health Officer before being destroyed.
- (ii). Periods during which the goods are detained by the Commissioner of Customs for the purpose of special examination involving analytical or technical test other than the ordinary process of appraisal and certified by the Commissioner of Customs to be not attributable to any fault or negligence on the part of the Importers/Exporters;
- (iii). Where goods are detained by the Commissioner of Customs on account of Import/ Export Control formalities and the delay is certified by the Commissioner of Customs to be not attributable to any fault or negligence on the part of the Importer/Exporter,

For such period of detention demurrage charges shall be recovered as under:

First 45 days	:	Free
46 days to 90 days	:	50% of actual demurrage charges
Beyond 90 days	:	100% of actual demurrage charges

Actual demurrage charges at full rate shall be worked out as per Scale of Rates at the appropriate slab as applicable after 45 days and the concessional rate mentioned above shall be applied thereon on the full demurrage charges leviable.

The first 45 days shall be reckoned with as follows:

- (a). First 45 days after expiry of free days if cargo is detained by the Customs before expiry of free days; and,
- (b). First 45 days from the date of detention if cargo is detained by the Customs after accrual of demurrage charges.

The detention certificate for availing the above concession shall be submitted within a period of six months from the date of clearance of goods.

- (iv). Demurrage charge on cargo shall not accrue for the period when the VSPL is not in a position to deliver / ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to VSPL.
- (v). If operational area is leased on rental to user, demurrage on cargo stored therein shall not be levied again.

3.6. Storage charges: (open stacking space)**3.6.1 Free Period:**(a). **Export:**

1 day free period (excluding Customs holidays and VSPL's non working days) will be allowed from the date of receipt of goods in the VSPL premises.

(b). **Import:**

1 day free period (excluding Customs holidays and VSPL's non working days) will be allowed from the day following the completion of final discharge of cargo from the vessel.

3.6.2. Storage charges leviable beyond the free period:

Description	Unit	Rate (in ₹)
For the first fortnight after the expiry of free period	Per Tonne or part thereof per fortnight	₹6/-
Second fortnight and thereafter		₹9/-

Notes:

- (1). Storage beyond 30 up to 45 days shall attract penal storage charges @ ₹3/- per ton per day in addition to the second fortnight storage charges. Beyond 45 days storage charges shall be ₹24/- per ton per day.

3. 7. Stevedoring charges:

Commodities	Rate in ₹ Per Ton	
	Other than coastal cargo	Coastal cargo
Dry Bulk:		
Fertilisers & FRM	44.85	26.90
Pet coke, Calcined Pet Coke and Met Coke	25.00	15.00
Iron ore	25.00	25.00
Coking Coal	23.00	13.80
Cement Clinker	40.00	24.00
Feldspar	20.00	12.00
Thermal Coal	25.80	25.80
Steam Coal	25.80	15.50
Illuminated Sand	22.45	13.50
Lime Stone	25.00	15.00
Gypsum	25.00	15.00
Food Grain	39.25	23.55
Slag	22.45	13.50
Scrap	33.65	20.20
Raw Sugar	24.65	14.80
Unenumerated goods / cargo	40.00	24.00
Break-Bulk:		
Steel	44.85	26.90
Pig Iron	28.05	16.85
Timber Logs	95.30	57.20
Granite	60.00	36.00
Others	39.25	23.55

Note:

- (1). The charges mentioned above are leviable for providing any or all of the activities like Picking, Lifting, Hoisting, Maneuvering, Positioning, Lowering, Unloading and Loading of Cargo bulk or break-bulk from/or into the Vessel's holds/Hatches/Combings/Wing Spaces/Between Decks and Decks till the Cargo is safely positioned either on the Wharf or on the Vessel, as the case may be.

- (2). Coal handled under Bulk material handling system will not attract separate stevedoring charges prescribed in the schedule 3.7.

3.8. Charges for shore operations:

(Rate in ₹ per tonne or part thereof)

Other than Coastal cargo	Coastal cargo
65.00	39.00

Note: Concessional tariff prescribed for coastal cargo will not be applicable for thermal coal, POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets.

SECTION - 4

CHARGES FOR DEPLOYMENT OF EQUIPMENT

4.1. 104 Tonne Harbour Mobile Crane:

Rate in ₹ per tonne or part thereof (in `)	
Other than coastal cargo	Coastal cargo
₹64.00 per ton or part thereof subject to minimum of ₹3,20,000/- per shift per crane	₹38.40 per ton or part thereof subject to minimum of ₹1,92,000/- per shift per crane

Notes:

- (1). Concessional tariff prescribed for coastal cargo will not be applicable for thermal coal, POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets.
- (2). This charge prescribed cover only the charges for working of the cranes. Slings and unslings and moving the loads within the reach of the crane shall be the responsibility of the hirer.

4.2. Charges for hire of Gantry unloader:

Description	Rate in ₹ per tonne or part thereof
Charges for hire of Gantry unloader	26.30

4.3. Dust suppression system charges:

Item No.	Description	Unit	Rate per tonne or part thereof (in ₹)
Pollution control charges for water sprinkling			
1.	For Dry Bulk	Per Tonne or part thereof	2.00
2.	For Break Bulk	Per Tonne or part thereof	0.50

4.4. Weighment Charges:

Item No.	Description	Unit	Rate per tonne or part thereof (in ₹)
1.	80 Tonne Electronic Road Weigh bridge	Per Tonne	3.00
2.	120 Tonne Electronic In Motion Weigh bridge	Per Tonne	5.00

Note: The service is optional and will be provided at the request made by the user.

4.5. Material Handling System for handling bulk cargo:

Item No.	Description	Rate per tonne or part thereof (in ₹)
1.	Discharge of cargo with 104 MT Harbour Mobile Cranes	64.00
2.	1200 TPH Mobile Hoppers – 2 Nos. with belt feeders and telescopic spout for truck loading.	9.75
3	Conveyor and stackers – 2 Nos. for stacking @ 1600 TPH	42.75
4	Reclaiming and wagon loading @ 1050 TPH	28.50
5	Inmotion Electronic weighment	5.00
6	Sampling system	2.00
7	Other services – leveling, labeling and photographing	7.50
	Total:	159.50

Note: Integrated terminal services covering all the items of services specified in 4.5 above shall be provided at a composite rate of ₹140.00.

4.6. Tarpaulin coverage charges:

Description	Rate per tonne or part thereof
All cargoes handled except cargoes delivered from hook point	₹5.00

Note: Weight recorded at VSPL weighbridges shall be the final and conclusive for determining the tons of cargo dispatched and received in the terminal.

SECTION - 5

CHARGES FOR OTHER SERVICES

5.1. Visitor Entry Pass:	Yearly	Monthly	Daily
(a) Per Application	₹200	₹50	₹20
(b) Per Replacement	₹50	₹50	₹20

5.2. Vehicle Entry Pass (for vehicles other than the vehicles entering the terminal for delivery/dispatch of cargo):

Per Entry ₹75

5.3. Photography:

(i).	Film Shooting and Photography	₹5000 per day
(ii).	Taking Photographs of Goods Imp/Exp	₹5000 per day
(iii).	Taking Photographs of Crews and Others	₹5000 per day
(iv).	Videography (related to operational activities)	₹2500 per day